JUNCOS CHINESES

LOUIS AUDEMARD

MUSEU MARÍTIMO DE MACAU

JUNCOS CHINESES

de Louis Audemard

MUSEU MARÍTIMO DE MACAU

JUNCOS CHINESES

de Louis Audemard

ÍNDICE DAS MATÉRIAS

I História do junco

II Construção do junco

III Ornamentação e tipos

IV Descrição dos juncos

V Alto Yangzi Jiang

VI Baixo Yangzi Jiang

VII Costas Norte da China

VIII Costas Sul da China

IX Costas Leste

X Indochina

ÍNDICE DAS GRAVURAS

I História do junco

II Construção do junco

III Ornamentação e tipos

V Alto Yangzi Jiang

4 Kua Zi subindo o rio
5 Cozinha da tripulação
6 Tracção da espia de alagem
7 Calçado de cule
8 Junco de comércio
9 Kua Zi do Min Jiang
10 Interior de um Kua Zi de mandarim
11 Porta de entrada do salão de recepção
12 Casa do leme
13 Refeição da tripulação
14 Dormitório da tripulação
15 A tripulação aos remos
16 Transbordo de um fardo de algodão
17 Transporte às costas
18 Protecção das espias de alagem
19 Protecção das espias de alagem
20 Mayangzi subindo o rio
21 Mayangzi transportando passageiros
22 Wu Ban fundeado
23 Junco do Jialing Jiang
24 Lou Chuan - Junco de comércio (Mao Pan)
25 Lou Chuan - Junco de comércio (Mao Pan)
26 Lou Chuan - Junco de comércio
27 Lou Chuan - Junco de comércio
28 Junco de comércio Chen Bo Zi
29 Chen Bo Zi, visto de popa
30 Wai Pi Gu Chuan (Junco do Wu Jiang Zi)
31 Wai Pi Gu Chuan (3 estampas)
32 Junco de Zi Liu Jing (3 estampas)
33 Salinas de Guizhou Fu, Junco para transporte de sal
34 Jinsha Jiang - Nan He Chuan
35 Xu Fu - Ban Tou Chuan
36 Lou Chuan - Zhongyuan Bo
37 Jinsha Jiang - Wu Ban de Man Yn Seu
38 Min Jiang - Junco de viajantes do tipo Kua Zi
39 Min Jiang - grande junco de comércio
40 Wu Ban navegando nos arredores de Chengdu
41 Plano de um dispositivo para navegação de pequenos fundos
42 Jangada de bambus do Min Jiang
43 Pequena jangada de bambus do Min Jiang
44 Piroga no Jinhsa Jiang
45 Jiasha Jiang Barca de Hu Kou Zhou
46 Jiasha Jiang Barca de Machan
47 Jiasha Jiang Barca de Machan
48 Jiasha Jiang Barca de Jinjiangjia
49 Jiasha Jiang Barca de Tangmi
50 Jangada de bambu do Ya He - Ba Qian Chuan
51 Barco do Tong He
52 Barcos de salvamento (Hong Chuan)
53 Barco de salvamento de Zhenjiang
54 Barco de salvamento de Nanjing
55 Barco de salvamento de Wuhu
56 Barco de salvamento de Hankou
57 Pesca com alcatraz

VI Baixo Yangzi Jiang

1 Porto de Hankou
2 Porto de Hankou
3 Hankou - Junco de comércio
4 Hankou - Junco de comércio
5 Jiujiang - Junco misto (com./pass.)
6 Parte de ré do junco da Estampa 3
7 Jiujiang - Junco misto (com./pass.)
8 Jiujiang - " "
9 Jiujiang - " "
10 Nanjing - Junco de carga
11 Nanjing - Junco de carga
12 Junco de Wuhu
13 Hankou - Sha Chun. Junco de comércio
14 Jiujiang - Junco de carga
15 Jiujiang - Junco de carga
16 Nanjing - Junco de carga
17 Hankou - Junco de carga
18 Hankou - Junco de carga
19 Zhenjiang - Junco de carga
20 Zhenjiang - Junco de carga
21 Hankou - Junco de carga
22 Hankou - Junco de carga
23 Hankou - Junco de carga
24 Hankou - Junco de carga
25 Parte de ré do junco da Estampa 21
26 Hankou - Junco de carga
27 Parte de vante do junco da Estampa 22
28 Hankou - Junco de comércio
29 Junco do lago Poyang

30 Plano do junco do lago Poyang
31 Junco do lago Poyang
32 Junco do lago Poyang
33 Junco do lago Poyang
34 Junco do lago Poyang
35 Junco do lago Poyang
36 Junco do lago Dongting
37 Lago Dongting - Junco de comércio
38 Hankou - Junco tipo Gua Lou
39 Plano do junco da Estampa 33
40 Jiujiang - Pequeno junco de carga
41 Jiujiang - Junco de comércio
42 Jiujiang - Grande junco de carga
43 Parte de ré do junco da Estampa 37
44 Sampana de junco
45 Zhenjiang - Junco misto (com./pass.)
46 Yang He - Pequeno junco de carga (2 fig.)
47 Zhenjiang - Junco de carga
48 Nanjing - Pequeno junco de passagem
49 Nanjing - Wuhu - Pequeno junco de passagem
50 Zhenjiang - Sampana de passagem
51 Barcaça do porto de Hankou
52 Barcaça do porto de Hankou
53 Junco de carga do porto de Hankou
54 Junco do rio Han
55 Junco do rio Han
56 Junco do rio Han
57 Vista da popa do junco do rio Han (est.50)
58 Junco de Shashi
59 Junco de Shashi
60 Junco do lago Dongting
61 Junco do lago Dongting
62 Junco do lago Dongting
63 Junco do lago Dongting
64 Junco do lago Dongting
65 Junco do lago Dongting
66 Junco do lago Dongting
67 Junco do lago Dongting
68 Lago Dongting - Junco de comércio
69 Lago Dongting - Junco de passageiros
70 Barco de pesca
71 Barco de pesca
72 Barco de pesca com espelho - Tiao Bai Yu Chuan
73 Estação de Lijin (Alfândega local)
74 Junco desmontável - (Mao Ban Chuan)
75 Barco-cartas - (Xin Hua Zi)
76 Barcos-pato - (Ya Zi Chuan)
77 Plano duma grande jangada - (Mu Pai)
78 Jangada, comboio de madeiras - (Mu Pai)
79 Parte de vante de um comboio de madeiras
80 Chata com pau de carga (Acessório da jangada)
81 Lançamento à água duma âncora flutuante (Acessório da jangada)
82 Junco de polícia - (Pao Chuan)
83 Suzhou - Junco de pass.(Gong Si Chuan)
84 Suzhou - Junco de pass.(Gong Si Chuan)
85 Zhenjiang - Wuhu - Junco de passageiros
86 Vista Jiang, lago Dongting. Junco misto de com./pass.
87 Junco misto - comércio e passageiros (lago Dongting)
88 Hunan - Junco de passageiros - (Mayang Zi)
89 Shanghai, Nanjing - Junco misto de com./pass.
90 Zhenjiang - Junco misto de com./pass.
91 Zhenjiang - Junco misto de com./pass.
92 Zhenjiang - Junco misto de com./pass.
93 Han Jiang - Junco de pass.- (Mayang Zi)
94 Hankou, Shashi - Junco de passageiros
95 Junco de mandarim (Guan Chuan)
96 Barco-pedal (Jiao Da Chuan)
97 Barco-pedal, visto da popa
98 Barco-correio
99 Shanghai - Sampana para pass. (Xiao San Ban Da Ke)
100 Shanghai - Sampana para pass. (Xiao San Ban Da Ke)
101 Grande sampana de Shanghai
102 Sampana de Shanghai
103 Sampana de "rapadores"
104 Sampana de "rapadores"
105 Junco para transporte de arroz (Mi Bao Zi)
106 Shanghai - Junco de carga
107 Shanghai - Junco de carga - vante
108 Shanghai - Junco de carga - ré
109 Shanghai - Junco de carga - ré
110 Shanghai - Junco de carga

29 Grande sampana para excursões
30 Grande sampana num arroio da Cochinchina
31 Grande junco de carga de Cholen
32 O mesmo junco visto de vante
33 Junco de carga navegando num arroio
34 Saigão - Junco de carga
35 Saigão - Barco de roda
36 Plano esq.da maq. dum barco de roda
37 Jangada do rio de Saigão
38 Diversos aspectos do leme
39 Alto Mekong - Jangada de bambu
40 Alto Mekong - Jangada de bambu sobre pirogas
41 Laos - Piroga de Vien Tiane
42 Laos - Piroga de Louang prabang
43 Alto Laos - Louang prabang - Piroga de cerimónia

NOTA DO EDITOR

O Museu Marítimo de Macau, ao propor-se editar em português o presente livro, teve como principal objectivo divulgar uma obra sobre um tema marítimo de inegável interesse, e dar a conhecer aos leitores de língua portuguesa a importância dos transportes marítimos na China desde tempos imemoriais, através das suas embarcações específicas, desenhadas em conformidade com os fins que se propunham satisfazer e com os obstáculos a vencer nessa teia imensa de ligações marítimas e fluviais.

Ao Museum Voor Land En Volkenkunde, expressa o seu agradecimento pela autorização graciosa da utilização dos direitos de autor e, ao Banco Totta & Açores, manifesta o seu reconhecimento pelo apoio concedido.

O EDITOR

Macau, Novembro de 1994

I

HISTÓRIA DO JUNCO

NOTA DE ABERTURA

Em 1948, o senhor barão R. de Kerchove, de Belém, chamou-nos a atenção para a existência de um volumoso manuscrito, com centenas de desenhos, da autoria do senhor Comandante L. Audemard.

O autor tinha reunido nesse manuscrito os seus amplos conhecimentos sobre os barcos e a navegação na China, recolhidos durante longos anos de permanência no Extremo Oriente. O senhor de Kerchove, autor de um dicionário naval internacional e grande conhecedor de navios do mundo inteiro, procurava em vão os meios para editar o manuscrito, esforços em que era secundado pelo senhor Comandante L. Guilleux la Roérie, especialista de renome da história marítima. Uma edição comercial revelava-se impossível, dado o grande volume da obra e a quantidade dos desenhos. O seu conteúdo não é suficientemente popular para interessar um público numeroso.

No entanto, dada a importância da navegação e da arquitectura naval chinesa para a história marítima comparada e para a etnologia naval, esta obra recheada de dados exactos devia estar à disposição dos especialistas destas ciências, julgando-se que a edição era também importante para os sinólogos.

Durante muito tempo os nossos conhecimentos da navegação chinesa, tanto de alto mar como fluvial foram bem restritos, visto que os elementos existentes estavam espalhados por muitas publicações de valor muito diferente. Já tínhamos há muito tempo os desenhos e as descrições do almirante Paris e havia alguns artigos de especialistas que tratavam de barcos específicos. Foram os livros de G. R. C. Worcester, antigo marinheiro, que fora até ao seu regresso em 1948, durante algumas dezenas de anos, inspector das alfândegas chinesas, que revelaram a riqueza e a grandeza da navegação deste país.

Muitas vezes se supôs que a arquitectura naval chinesa assentava em alto grau na tradição e que era imutável. No entanto, o estudo dos povos de cultura mais atrasada que a nossa, ensinou-nos que essas culturas são mais tradicionais, mas de forma nenhuma incapazes de evoluir. E no caso da cultura chinesa menos ainda. A arquitectura naval, por exemplo, adaptou-se perfeitamente às condições locais de ordem natural e às exigências da vida social e económica. As condições locais não mudam muito, mas as exigências de ordem cultural variam com o tempo e não se duvida que tiveram uma profunda influência sobre a arte da navegação e sobre as formas dos navios. A descrição dos navios chineses de Worcester é um corte no tempo e documenta os fenómenos náuticos que viu durante a sua estada na China.

Por sua vez, o Comandante Audemard viu a China num período anterior e observou navios com formas mais antigas. Muitos pormenores que Worcester pôde mencionar, porque o ouviu dizer, foram observados directamente pelo Comandante Audemard. De resto, o autor inglês, desenhador preciso e por vezes cheio de humor, é comparável ao oficial de marinha francês, que não é menos preciso e desenha com um gosto verdadeiramente artístico.

É extremamente raro ter do mesmo objecto duas descrições igualmente exaustivas, cobrindo períodos diferentes e permitindo uma perspectiva histórica. Foi esta consideração que nos levou a decidir publicar o manuscrito do Comandante Audemard.

Em 1939, a Sociedade dos Amigos do Museu de Marinha de Paris tentou a publicação do manuscrito, inserindo no número 35 do volume II do seu primeiro Boletim Trimestral de 1939, a pgs. 205-211, uma pequena selecção de centenas de desenhos a preto e branco e a cor, acompanhada de um texto, sob o título, "Alguns

apontamentos sobre os juncos chineses", (com 6 estampas e ilustrações), tendente a obter subscrições para uma edição integral do livro. O eclodir da guerra impediu esta publicação dispendiosa, e as matrizes, já prontas, desapareceram.

Por causa dos custos muito elevados da edição, somos forçados a dividir o texto em cinco tomos e num maior número de volumes e de escalonar a publicação por vários anos.

O volume que aparece agora é uma parte do primeiro tomo que o autor concebeu. Este volume contém descrições e relatos da história dos navios e da navegação da China. Dois outros conterão a história do célebre Qiying, as descrições dos juncos imperiais, do Canal Imperial, das eclusas, da construção dos navios, dos ornamentos e ainda da nomenclatura e das tonelagens.

Os outros volumes tratarão dos navios do Alto Yangzi Jiang, do Baixo Yangzi Jiang, das costas do Norte, do Sul e do Leste, e por fim da Indochina. O assunto deste último volume já foi objecto do livro escrito pelo falecido Pierre Paris, publicado na nossa série. Mas os elementos de Paris são ainda mais modernos que os dados de Worcester, tratando o manuscrito do Comandante Audemard de um período mais antigo, mas não menos interessante.

Durante os anos de preparação, mantivemos correspondência com o autor, que deu o seu consentimento entusiástico às nossas intenções. Infelizmente não viveu o suficiente para ver impresso o primeiro volume. Nos seus últimos dias de vida, foi a sua sobrinha, Mme Fernande Boissier, que lhe escrevia as cartas. E depois da sua morte, a mesma senhora, mostrou-se vivamente interessada nos preparativos. Teve a boa vontade de escrever a história da vida do seu tio e forneceu-nos o seu retrato. Exprimimos-lhe a nossa sincera gratidão pela ajuda que nos prestou.

Como consideramos a obra do Comandante Audemard importante para a etnologia naval da mesma forma que para a arqueologia naval, fazemos deste livro uma publicação conjunta do Museu de Etnologia e do Museu de História Marítima.

Por vezes houve quem se admirasse por estes dois museus terem uma só direcção. Este livro prova que há temas de pesquisa comuns aos dois. E o tema deste livro não é o único.

Dr. C. Nooteboom.

As notas em itálico são da Redacção.

Capitão de fragata L. AUDEMARD

BIOGRAFIA DO CAPITÃO DE FRAGATA L. AUDEMARD

O Comandante Louis Audemard nasceu em Vergèze-Gard-France a 9 de Janeiro de 1865, numa velha família huguenote, fiel às suas tradições. Em 1 de Outubro de 1882 entrou para o Borda (Escola Militar Naval) onde se tornou notado pela sua inteligência, vivacidade de espírito e pela sua aplicação no trabalho. Queria ser oficial de marinha e todo o seu entusiasmo juvenil se concentrava neste objectivo. O seu esforço foi recompensado.

Em 1 de Agosto de 1884, saía desta escola, promovido a aspirante de 2ª classe. Embarcou imediatamente para o Extremo Oriente no cruzador "Laclocheterie". No Tonquim cruza as águas da baía de Along a bordo do "La Licorne" e começa a escrever as suas recordações de viagem e a desenhar tudo o que vê, tudo o que impressiona o seu espírito, pois é notavelmente dotado para esta arte e todas as suas viagens ficaram daí em diante registadas em inúmeros esboços à pena e em aguarela, sendo muitos verdadeiras obras primas.

Em Dezembro de 1885 entra em campanha e no ano seguinte recebe por esse facto a medalha comemorativa do Tonquim. Jovem oficial de valor, é promovido a segundo tenente em 1887 e embarca no cruzador "Courbet" da Esquadra do Mediterrâneo. É na Tunísia que recebe a comenda de oficial da ordem do Nichau Iftihar pelas suas escavações em Cartago, pois também se ocupa com a arqueologia.

Em 1893 é promovido a primeiro tenente e faz a campanha da Islândia, apoiando a flotilha de pescadores imortalizados por Pierre Loti. Ao longo da sua carreira terá ocasião de encontrar este escritor, mais antigo do que ele e seu correligionário, e este, tendo-o tomado em grande estima, pedir-lhe-á que ilustre alguns dos seus livros, entre outros, "Pêcheurs d'Islande" e "Mon frère Yves". O próprio Audemard escreve, durante esta campanha da Islândia, o seu diário íntimo que ilustra com belas águas-fortes.

Quando regressa é colocado no serviço hidrográfico. Embarca no "l' Elan" a bordo do qual, durante um ano, levantou toda a costa de França e os seus cursos de água navegáveis.

No dia 5 de Outubro de 1896 recebe a bordo do seu navio o Czar e a Czarina da Rússia que o condecoram com a comenda de Santa Ana da Rússia. A 29 de Março de 1899 é nomeado cavaleiro da Legião de Honra.

Alguns meses mais tarde embarca de novo para o Extremo Oriente a bordo do "Triaut", onde faz a campanha do corpo expedicionário, de 3 de Novembro de 1900 a 8 de Outubro de 1902. Recebe então a medalha comemorativa da China. Por decisão ministerial com data de 21 de Outubro de 1902 é nomeado comandante da canhoneira "l'Obry". Aí ficará dois anos, navegando no Alto Yangzi Jiang no meio dos perigosos rápidos deste rio.

Descontente com este velho navio, em sua opinião muito lento para transpor os rápidos chineses, pede ao Ministério da Marinha autorização para mandar construir, segundo planos seus, uma canhoneira melhor adaptada ao esforço pedido. Depois de muitas demoras administrativas é-lhe dada finalmente satisfação e regressa a França para dirigir a construção do seu navio, o "Le Doudait de Lagrée", nos estaleiros de Saint Nazaire. Terminada a construção do navio, é nomeado seu comandante e vai para Xangai, onde se fará a montagem. As experiências são bem sucedidas. O novo navio não só bate todos os máximos até então estabelecidos, pela sua velocidade e estabilidade e pela forma, como transpõe os rápidos chineses. Dirigirá igualmente a construção do "Balmy", navio do mesmo tipo do antecedente, e também com planos seus.

Parte em seguida com o Conde Charles de Polignac, em missão pessoal de exploração, a 1 de Dezembro

de 1909, utilizando para isso o seu tempo de licença. A exploração tinha por objectivo encontrar a nascente do Yangzi Jiang, desconhecida até então, para o que haveria que atravessar regiões inexploradas e perigosas de um rio considerado impossível de navegar, com rápidos intransponíveis, e regiões infestadas pelas tribus "Lolos", inimigas de todos aqueles que passassem pelo seu território. Com coragem tranquila vai tentar passar. Quer fazer o levantamento da carta do rio que mais tarde doa à Sociedade de Geografia de França, que a registará com a anotação "Missão Audemard". A partir de 10 de Maio, o Conde de Polignac é chamado a França e deixa--o sozinho. O Comandante Audemard prossegue a exploração, numa barca, com alguns remadores chineses. É assim que chega até Souífou, tendo percorrido cerca de 1.050 quilómetros em 32 etapas, tendo transposto 410 rápidos.[1]

Acabada a sua licença, embarca no couraçado "Démocratie". Eis o que o Comandante Jaurès escreve a seu respeito ao Ministério da Marinha: "O capitão de fragata Audemard, oficial muito distinto, de inteligência muito viva, de grande cultura geral, trabalhador metódico, dotado duma mente íntegra, de espírito reflectido, com um sentido marinheiro muito agudo, qualidades estas, que todas fazem dele um colaborador precioso".

Recebe o prémio Logerot da Sociedade de Geografia (Medalha de Ouro) e o prémio Ducros-Aubert (também com medalha de ouro), assim como uma placa de prata do Ministério das Colónias por esta exploração do Alto Yangzi Jiang.

Em 1913 é nomeado Comandante do "d'Iberville", torpedeiro de esquadra da Divisão Naval do Extremo Oriente. Aí se manterá até 1915. O fim da guerra vê-o ainda a comandar o cruzador "Amiral Kléber" e o "Du Pleix".

Depois da guerra, em 1918, pede a sua demissão e recolhe-se ao castelo de Sablen, na Bretanha, onde instala um verdadeiro museu, com os seus "bibelots" e as suas colecções, lembranças das suas viagens. Ali, consagra os seus tempos livres a afinar o seu trabalho sobre os juncos chineses, ordenando os desenhos e os textos desta obra formidável, que bem resume a sua carreira de desenhador de grande talento. Desta obra ressalta nitidamente o seu espírito consequente e metódico, nada deixando ao acaso, pondo em relevo cada pormenor com a sua pena precisa. Vai passar os seus dias a completar esta obra que tomou a peito, entregando--se também à leitura, e ao trabalho manual.

Muito hábil e dotado para tudo, faz escultura em madeira, modelismo, marcenaria artística.

Duma grande inteireza de coração e de espírito, era um homem notável sob todos os pontos de vista. Grande senhor e, no entanto, simples e bom para todos. Não houve miséria que apelasse em vão à sua pessoa.

Depois da morte da sua mulher transferiu-se para o Castelo de Boissières, no sul da França, no Gard, sua terra natal, à qual sempre ficou ligado. Foi aí que morreu suavemente, aos 90 anos, depois duma vida bem cheia.

Fernande Boissier,

Sobrinha do Comandante Audemard.

1) Ver pormenores desta expedição no Boletim da Sociedade de Geografia de França, de 1911.

PREFÁCIO

O almirante PÂRIS na sua magistral publicação do Museu de Marinha do Louvre, destinada, tal como, a sua *Colectânea de Recordações de Marinha*[1], a salvar as construções marítimas actuais do esquecimento em que caíram quase todas as que as precederam, pronuncia-se assim acerca desta ameaçadora eventualidade:

"É mais que tempo de recolher, de passar ao papel, o que ainda existe, o que, pela sua multiplicidade, assim como pela sua dispersão, promete durar mais que a madeira ou o ferro. Não será preciso apressar-nos em reunir o que sabemos provável ou certo, para que o futuro não faça cair sobre a nossa época uma escuridão tão completa como a que nos esconde o passado e isto sem poder apresentar como desculpa a ignorância e a falta de meios de execução?"

Por várias vezes o sábio Almirante, que foi um activo conservador do Museu de Marinha de 1871 a 1893, fez um premente apelo aos construtores e às marinhas de todas as nações para o ajudarem a continuar a sua obra, a que dedicava todos os seus tempos livres e a maior parte dos seus haveres pessoais. Mas, com grande decepção sua, este grito de alarme várias vezes renovado só encontrou fraco eco tanto em França como no estrangeiro, quer por indiferença em relação ao que só interessa à história, quer por inércia daqueles a quem era endereçado.

Seja como for, esta erudita e preciosa publicação, *Colectânea de Recordações de Marinha*, começada em 1882 e continuada até 1908, época em que saiu a sua 6ª e última parte, teve uma paragem quase completa depois da morte do almirante Paris, em 1893, pouco depois da publicação da 5ª parte, que ele próprio preparara.

Depois desta época, a Academia das Ciências, reconhecendo grande interesse na continuação da obra do seu ilustre membro, fazia publicar a 6ª parte sob a direcção de dois dos seus membros mais qualificados, os senhores BUSSY e BERTIN, Engenheiros Generais da Marinha.

Passaram trinta anos, e parece que na hora presente a obra do almirante PÂRIS está completamente esquecida, mesmo por aqueles a quem endereçava os seus mais prementes apelos e, no entanto, o assunto está longe de estar esgotado, podendo mesmo dizer-se que mal foi aflorado de entre os problemas tão variados das tão diversas construções navais ainda existentes no mundo inteiro.

Daremos só um exemplo bem marcante, o da marinha chinesa:

Apesar da quantidade de obras de alto valor publicadas em todas as línguas, a China, de que tanto se tem falado e de que se conhece tão pouco, possui uma marinha de que não se fala porque se não conhece. Esta marinha tão diferente, tão distante da nossa, torna-se depressa interessante a quem se quiser dar ao trabalho de a estudar sem opiniões preconcebidas. Compõe-se de navios à vela e a remo que sulcam ainda, em flotilhas numerosas, os rios e os mares, raros sendo os que estão descritos e representados nas 360 estampas da *Colectânea de Recordações de Marinha*, quando a China, pela diversidade e pelo número das suas construções navais possui, só por si, mais tipos de navios que todas as outras nações do mundo juntas.

1) Nota do tradutor.
O título original é: "Souvenirs de Marine Conservés".

Como explicar esta espécie de ostracismo a que foi votada, em todas as épocas, a marinha chinesa? As causas são numerosas e parecerão inexplicáveis aos espíritos esclarecidos e isentos de preconceitos em relação à civilização chinesa. É certo que, para quem quer que seja que navegue nas costas da China, a vista de um junco de formas pesadas e antiquadas, incita logo a sorrir, se não inspira piedade. Neste exame superficial porque se ficam tantos viajantes, tanto marinheiros como turistas, estas construções arcaicas só oferecem a seus olhos o interesse do pitoresco, suficiente apenas para suscitar a curiosidade do artista, o qual, com o pincel ou a pena, traduz o seu modelo em contornos fantasistas e por vezes grotescos, tão caros aos amantes de chinesices de exibição.

Seria preciso menosprezar verdadeiramente o génio prático da China e a amplidão da experiência adquiridos no curso dos séculos, para admitir sem verificação que esta civilização, várias vezes milenária, não pudesse trazer nenhuma contribuição séria aos conhecimentos marítimos das nações ocidentais.

São com efeito numerosas as invenções de que a China pode reivindicar a prioridade em relação aos ocidentais, em especial, e que teriam sido férteis em consequências proveitosas para o desenvolvimento da construção naval e da navegação se tivessem sido conhecidas e aplicadas aquando dos primeiros contactos ocidentais com o Extremo Oriente.

Entre estes conhecimentos, citemos em primeiro lugar a agulha magnética, cujas propriedades eram já conhecidas na China antes da era cristã, o emprego das anteparas estanques referido por Marco Paulo no século XIII, o leme compensado, aplicado desde tempos imemoriais nos juncos do Alto Yangzi Jiang, os lemes laterais, tão comuns na Holanda e na Inglaterra nos navios de fraco calado, e tantas outras invenções que examinaremos no seguimento deste estudo. Entre outras, citaremos os navios de rodas que desde as épocas mais recuadas sulcam os rios apenas impelidos pela força muscular dos homens e, por fim, por estranho que pareça, os navios construídos totalmente em ferro, citados pelo célebre filósofo Huai Nanzi, que viveu 160 anos antes de Cristo, os quais nós não começámos a construir timidamente senão no fim do século passado.

Não será este rápido inventário a melhor ilustração do interesse que tem o estudo da construção naval chinesa? Interesse puramente retrospectivo, sem dúvida, se se considerarem os progressos dos últimos cinquenta anos em todos os ramos da arte naval, mas interesse sempre actual para aqueles que se sentem ligados às coisas de um passado distante.

A China ainda é hoje de certo modo um museu vivo, guardando preciosas relíquias do passado, cuja concepção é contemporânea dos povos mais antigos, desaparecidos da cena do mundo. Neste império, cujo berço remonta à infância do mundo e em que as dinastias preocupadas em conservar as tradições antigas se sucederam sem soluções de continuidade até à proclamação da Républica, em Fevereiro de 1912, sopra um vento de modernismo entre as novas gerações que colhem nas univerdades estrangeiras as suas ideias muitas vezes subversivas. Se, como tudo o leva a crer, a China for levada pelos acontecimentos a mudar de face e por conseguinte a renegar o seu passado milenário para se adaptar às necessidades da civilização ocidental que lhe leva meios mais rápidos de comunicação e de transporte, caminhos de ferro, navios a vapor e agora aviões, a sua vetusta marinha deixará de existir.

E porque é evidente para nós que a China vai perder a sua fisionomia nativa e tão original, pensámos que era do maior interesse relembrar o grito de alarme do Almirante PÂRIS, isto se se quiser preservar do esquecimento esta produção única do engenho humano, que num futuro muito próximo não deixará nenhum vestígio vivo no seu país de origem.

A China é o único país do mundo que nos oferece ainda uma visão quase completa dos vários meios de transporte aquáticos utilizados pelo homem desde os tempos mais recuados. Podemos aí encontrar, por exemplo, a piroga primitiva escavada num tronco de árvore pelos processos mais rudimentares; a jangada formada por bambus ou por troncos de árvore ligados entre si por lianas; a barca construída com pranchas, sem esquadria, ligadas, à falta dos pregos em ferro, por simples cordas ou lianas; e a imensa flotilha de embarcações de todas

as formas, de todas as dimensões que sulcam rios e lagos, enfim, o grande junco oceânico que, pelas formas sobrelevadas à popa, e pela sua pesada mastreação lembra as naves da Idade Média.

Esta simples enumeração mostra já toda a amplidão que pode atingir o estudo da marinha chinesa, sobretudo se pensarmos na grande variedade e número imenso de juncos, pequenos e grandes, e em todos os outros meios de transporte que percorrem este vasto império que possui uma rede navegável quase infinita.

O comprimento das vias acessíveis à navegação é avaliado em cerca de 20.000 quilómetros. Numerosos canais artificiais foram construídos em várias épocas para ligar entre si todos os lagos e rios navegáveis do império, de modo que é possível navegar através de todas as províncias sem nunca deixar o navio.

Na Europa, para fins de economia e de simplificação resultantes da padronização dos métodos industriais, a uniformidade dos meios de transporte é quase geral em todas as nações.

Quer se vá de Norte para Sul, ou de Leste para Oeste, por toda a parte se vê nos canais e nos rios os mesmos pesados batelões, as espaçosas barcaças, construídos sensivelmente a partir do mesmo modelo.

Apenas os navios costeiros, destinados à pesca ou à cabotagem apresentam ainda, duma região para outra, algumas variedades, que de resto vão desaparecendo pouco a pouco, diante da adopção de barcos a motor, de modelo mais ou menos uniforme em todos os países.

Na China ainda não é assim. Cada região, cada lago ou rio, possui os seus tipos próprios destinados à navegação costeira ou à das vias fluviais, ou ainda ao transporte de certas mercadorias que possam exigir formas especiais, sendo cada tipo construído para se adaptar da melhor maneira às necessidades comerciais e da navegação.

Assim não nos deve espantar que a unanimidade dos estrangeiros atribua à China mais navios do que ao resto do mundo.

Qualquer que seja o valor desta afirmação, não é menos certo que a descrição dos diversos tipos que compõem esta imensa frota é um empreendimento de que não é possível avaliar a importância. Este estudo é de tanto mais difícil realização quanto o material sobre o qual se suporta está disseminado por todo este vasto império, de acesso por vezes difícil aos estrangeiros e estando, por outro lado, os elementos duma tal monografia espalhados por numerosas publicações devidas aos viajantes de todos os países sendo bem raras aquelas que merecem ser consideradas para esse efeito. Quanto à documentação chinesa, esta é praticamente inexistente, à parte raras descrições sumárias contidas nos antigos anais, de que se encontrarão mais adiante alguns extractos.

Para aqueles dos nossos leitores que desejem documentar-se sobre a marinha chinesa com a ajuda de desenhos a cores, originais do século XVIII, reproduzimos o seguinte artigo extraído da *Viagem da Embaixada da Companhia das Indias Orientais Holandesa ao Imperador da China nos anos de 1794-1795.*

"NOTICIA sobre os navios, barcos, chalupas e barcas que constituem a colecção de desenhos chineses do senhor ANDRE EVERARD VAN BRAAM HOUCKGEEST.

Dois volumes contendo cada um cinquenta desenhos de dezasseis polegadas e meia de largura, representando os navios de toda a espécie tal como se utilizam na China, nos diversos ramos da navegação.

Foram todos pintados e coloridos *in loco*, pelo que se podem avaliar todas as formas da arquitectura naval chinesa desde os navios de guerra à mais pequena barca. Os ornamentos exteriores, os pormenores interiores, as combinações relativas ao emprego dos vários navios, tudo aí está marcado.

Destaca-se a Champana, ou navio de prazer destinado ao Imperador, caracterizada por uma espécie de cúpula onde se pintaram plumas de pavão e dragões com cinco garras; outras champanas, desde aquela que é usada pelo Mandarim de primeira categoria ou pela cortesã que se dedica ao culto do prazer, até aquela que o simples particular queira alugar.

Encontram-se nesta colecção os navios de longo curso, as barcas costeiras, os juncos, os iates, as champanetas, os navios de visita da alfândega, aqueles que a profundidade dos vários rios e ribeiros exige, quer seja para viajar, quer seja para transportar o sal, o arroz, o algodão, o chá, a lenha, os óleos, as pedras, etc;

aqueles em que os comerciantes de vários ramos expõem e levam as mercadorias que querem vender, entre os quais se conta a loja do carniceiro, a da florista, a do vendedor de frutas, etc.

As várias espécies de barcas de pescadores, as barcaças de água ou de passageiros, o barco que serve para a criação dos patos e para a incubação dos seus ovos, fazem parte desta colecção.

Encontram-se também aí comboios ou jangadas que transportam o arroz, a lenha ou a madeira para construção, as canoas destinadas a fazer corridas rápidas e que se empregam em certas épocas lunares em corridas ao desafio em que os marinheiros procuram fazer brilhar a sua perícia ou a sua força, ultrapassando-se uns aos outros.*

Entre estes barcos há alguns com uma ou mais velas, outros a remos, outros, enfim, utilizando um remo para pangaiar. É o caso das canoas de competição que chegam a ter vinte seis remadores. Nos rios usam-se às vezes cabos ou mesmo varas para permitir navegar.

Independentemente da variedade que os objectos só por si mostram nestes dois volumes, a vista fica encantada pelo acabamento do desenho, pela elegância e delicadeza dos pormenores, e o leitor encontra ainda notas sobre os trajes, os vários usos e, nomeadamente, sobre a indicação por siglas convencionais do destino habitual ou momentâneo da embarcação, ou da categoria das pessoas que transporta.

Enfim, se reflectirmos que na China vários milhões de indivíduos nascem e morrem em barcos, sem nunca terem tido outra habitação que não sejam estas casas flutuantes, onde famílias inteiras levam uma existência de certo modo anfíbia, ainda mais vivo é o interesse que desperta esta parte da colecção, que de resto nos recorda o que o homem tentou de mais audacioso.

Não deixará de ter interesse saber que o senhor Van Braam ofereceu esta colecção ao Directório Executivo da República Francesa, que o Ministro dos Negócios Estrangeiros, que conhece o seu mérito, e que não pode ser acusado de deixar passar as ocasiões que se lhe apresentam para favorecer os Artistas e as Artes, aceitou esta interessante homenagem, em nome do Governo e que, em breve, o público terá ocasião de comparar a colecção com a narração do editor.

A nosso pedido, o senhor Ch. de la Roncière, conservador da Biblioteca Nacional, aquiesceu amavelmente a empreender a pesquisa destes preciosos documentos, pesquisa que não deu resultado, como o expõe na seguinte carta:

"De facto nada existe da colecção Van Braam, no catálogo dos manuscritos do Senado, entre os quais deveria estar esta colecção, se tivesse sido entregue ao Directório Executivo. Mas possuimos a *Viagem da Embaixada da Companhia das Indias Holandesas ao Imperador da China (1794-1795)*, tirada do diário de André Evérard Van Braam, publicado em francês por L.E.Moreau de St. Méry em Filadélfia, em 1795, onde o historiador de St. Dominique se tinha fixado como livreiro.

Moreau de St. Méry fala-nos, com efeito, de 38 volumes, contendo cerca de 1800 desenhos que descreve sob o título "Colecção de desenhos chineses do senhor Van Braam" e igualmente duma grande quantidade de curiosidades chinesas: móveis, ornatos, e diz-nos que tudo em casa do senhor Van Braam lembra a China, e que a propriedade que ele comprou para ser a sua habitação a seis léguas de FILADÉLFIA e a uma légua de BRISTOL, e porque lhe dá prazer decorar à moda do país donde regressou, merecerá, por mais de uma razão, o nome que lhe deu, de "Retiro Chinês"."

Portanto, em 1797 toda a colecção de Van Braam estava na América; é portanto para aí que convirá dirigir as pesquisas**.

* *Este tipo de barco, conhecido com o nome de Long Chuan é descrito adiante.*

** *Para saber onde foram parar estas colecções podem-se encontrar informações na obra de J. J. L. Duyvendak, "The last Dutch Embassy to the Chinese Court "(1794-1795), T'oung Pao, vol. XXXIV, Leiden 1938.*

A IMENSIDADE DA FROTA CHINESA

Os navios chineses são conhecidos nos países estrangeiros com o nome de "jonque" em francês," junk" em inglês, junco em português e espanhol. Esta palavra, desconhecida dos chineses, aparece há muito nas narrativas dos viajantes e figura nas recordações de Ibn Battuta, do século XIV. Certos autores derivam-na da palavra portuguesa junco que seria uma adaptação da palavra javanesa "djong" ou do malaio "adjong" que, abreviadas, dariam "jong", designando o navio oceânico ou o grande navio. Outros autores fazem-na simplesmente derivar da palavra chinesa "Chuan",(nc 1) pronunciada em Xiamen e em Fuzhou, nos dialectos locais, respectivamente "ch'un" e "ch'iong".

Na sua obra sobre a China, G.Pauthier atribui-lhe uma origem que remontaria à mais recuada antiguidade.

"É um facto curioso, diz-nos ele, encontrar esta palavra "jong", para os europeus "jounques", no navio que transportou estrangeiros para a China, 1.000 anos antes da nossa era. Diz-se, com efeito, nas memórias intituladas *Ji-Yi* (*Colecção daquilo a que se não dá importância*[1]) (nc 2) do terceiro ano de Cheng Wang (1113 antes de Cristo): homens do reino de Ni-li (sem dúvida o Egipto) foram à China em "jounques" ou "habitações nauticas vagabundas" (hoe ji tsiam joung) e estiveram na Corte."

No século XVIII empregava-se a palavra "jounque", em lugar de "jonque", cuja pronúncia se aproxima mais da palavra chinesa "Chuan".

Qualquer que seja a origem da palavra, o assunto não tem para nós senão um interesse linguístico, dado que esta denominação não é usada na China.

Os vários nomes pelos quais são designados os juncos de mar e de rio, atingem o número muito elevado de cerca de um milhar, se nos referirmos aos dados estatísticos dos "Decennial Reports" das Alfândegas Imperiais Chinesas, enquanto que entre nós, em França, assim como noutras nações, o número de designações dos barcos de todas as categorias é relativamente reduzido. É certo que na China tudo o que diz respeito à navegação dá uma impressão de grandeza que não se encontra em mais nenhum outro lugar.

A imensidade da frota chinesa tornou-se proverbial desde a Antiguidade até aos nossos dias. Para exprimir a quantidade prodigiosa destes navios, os mais antigos anais comparam-nos em número à floresta e à sua variedade, à diversidade da folhagem das plantas que crescem em terra chinesa.

Esta representação poética enuncia-se de forma mais concreta, dizendo com os numerosos viajantes antigos e modernos, que existem mais navios na China do que no resto do mundo.

Qualquer viajante que se dirija a estas costas fica impressionado pelo grande número de navios de vela de formas tão diversas e tão diferentes daquelas que encontrou em todos os outros lugares: grandes juncos com cascos maciços aos quais se sobrepõem galerias elevadas sobre montanhas, pintadas de cores às vezes vivas, o olho desenhado à proa dando-lhe o aspecto e a vida de algum animal pré-histórico, as grandes e pesadas velas sustentadas por mastros volumosos, que mal foram desbastados, no tope dos quais flutuam bandeiras e estandartes multicores; juncos de pesca de formas esbeltas, igualmente avivados por cores berrantes, avançando com todas as velas largas, às centenas, em filas compactas, como se estivessem prontos a lançar-se sobre um inimigo invisível.

1. Pauthier pg. 85. Deve ser o título abreviado duma obra chinesa desconhecida sob o título abreviado; é citada numa obra de cem tomos, atribuída ao Imperador Kangxi, intitulada Cronologia de Dinastias (nc 3)

Entrando em seguida nos portos, o espanto do viajante aumenta ainda com a vista duma imensidade de navios, grandes e pequenos, que fervilham ao longo das margens e nos mais pequenos recantos dos cursos de água. As suas formas são ainda mais variadas que a dos juncos oceânicos.

Barcos de pesca e de transporte, barcos-flor ou de prazer, barcos de rodas accionados pela força humana, e uma infinidade doutros barcos, de todas as dimensões, de todas as formas, destinados aos fins mais diversos. Tudo isto se move com uma actividade e uma desordem indescritíveis, com muita gritaria e discussões desta população aquática, composta por famílias inteiras, homens, mulheres e crianças que durante toda a sua existência vivem nos cursos de água sem ter outra habitação que não seja o seu barco.

O Padre Bernardino (1745)[1], das Missões Portuguesas, para dar uma ideia da frota chinesa, exprime-se assim:

"Há tantos barcos que se diz comummente que o Imperador poderia estabelecer uma ponte de barcos entre a China e Malaca que estão a 500 léguas de distância".

O Padre Fernandez Navarrete (1650) dá números ainda mais impressionantes :

"O número de barcos de todas as tonelagens que navegam no Canal Imperial é incrível e o mesmo acontece nos rios e ribeiras. O número que nós vimos nesta viagem era tal que os missionários, segundo os cálculos que fizeram cuidadosamente, pretendiam que se podia construir uma ponte de Macau a Goa, que distam de 900 léguas. Acrescentavam que há mais navios na China que em todos os países juntos".

Nas *Variedades Sinológicas*, do padre Dr. Gandar, a imensidade da frota que navega no Grande Canal Imperial ressalta bem das linhas seguintes:

"Os barcos, no Canal Imperial, contar-se-iam por centenas de milhar. Só em Yangzhou (nc 5) na época das festas do ano novo que os chineses observam parando com todo o trabalho, quer em terra quer no mar, vê-se uma fila de 12 a 15 Li (7 a 9 km.) com as embarcações todas ancoradas na margem. Acontece o mesmo, guardadas as proporções, ao longo das outras cidades e povoações nas margens do Liang He (nc 6). Se, às embarcações de transporte juntarmos as dos pescadores e outros pequenos trabalhadores que vivem no canal, chegaremos a um número de que não há ideia nos países da Europa".

Só no porto de Cantão, os residentes ingleses calculavam, em 1840, em mais de 40.000 o número de juncos e sampanas circulando nesse porto e nas águas vizinhas, com uma população de pelo menos 200.000 habitantes de ambos os sexos. Poderíamos multiplicar citações de viajantes antigos e modernos, todos unânimes em reconhecer a extraordinária profusão de navios em todas as regiões deste imenso império.

Recuando ao século XIII, Marco Polo assinala que em frente da cidade de Singui (provavelmente Jiu Jiang (nc 7)no Yangzi Jiang) viu não menos de 15.000 navios, e acrescenta que existiam ao longo do rio outras cidades onde o número de navios era ainda mais considerável. Estes navios eram todos de grande tonelagem, variando de 200 a 600 toneladas.

Não longe da foz do Rio Amarelo existia, ainda segundo Marco Polo, uma frota de 15.000 navios que o Grande Kan aí mantinha a fim de estar sempre pronto a levar um exército às ilhas de mar que estavam sob o seu domínio, se tal fosse necessário. Entre estes navios, havia-os tão grandes que eram susceptíveis de embarcar 15 cavalos e outros tantos cavaleiros com os seus víveres e forragens e 20 homens de guarnição. Enfim, para terminar, citemos este extracto do livro de Marco Polo que descreve não só a importância do trem fluvial do Yangzi Jiang, mas também a sua grande actividade:

"E, se vos disser que este rio vai tão longe, e passa por tantos países e por tantas terras e cidades, que na verdade, entram e saem por este rio, mais navios e mais valiosas mercadorias e riquezas, do que as que passam por todos os rios e por todo o mar cristão, e que me parece não rio mas mar".

1. No original Padre Barnardine.

E conta o dito Senhor Marco Polo, que ouviu dizer àquele que guardava os direitos do Grande Kan neste rio, que subiam este rio todos os anos 200.000 navios, sem os que saíam, que não contara. E podeis bem saber que é muita coisa. E há neste rio 400 grandes cidades, sem contar as vilas e os castelos, que todos têm navios"*

* *Livro de Marco Polo, Pauthier, página 477.*

DOCUMENTOS CONSULTADOS

La Chine, por Pauthier - 1837
Livre de Marco Polo, por Pauthier - 1865
An account of the Empire of China, pelo Padre Fernandez Navarrete - 1650
An account of the Empire of China, pelo Padre Bernardino - 1745
Variétés Sinologiques (Nº4). pelo Padre Dr. Gandar, *Le Canal Impérial*- Xangai 1894

DECLÍNIO DOS JUNCOS

Excepção feita aos barcos a vapor que sulcam as costas e as artérias interiores, a Marinha de Comércio Chinesa é composta exclusivamente de navios de madeira construídos segundo os métodos próprios de cada localidade. Estes navios são accionados por velas, remos ou remos de gingar, e mesmo por rodas accionadas pela força humana.

A esta imensa frota de navios que navega nos recantos mais remotos do Império (segundo o Padre Magalhães - 1609/1677 - haverá na China 1472 rios, lagos e ribeiras navegáveis) é preciso acrescentar um número hoje considerável de lanchas a motor, usadas no serviço interior para o transporte de passageiros e de mercadorias, cujo número não cessa de crescer todos os anos. Na verdade, o comerciante chinês, apesar de ter cristalizado na sua rotina secular e também na negação do progresso, dá-se conta das vantagens que estes auxiliares a motor lhe podem dar, e multiplica-os metodicamente, em detrimento das embarcações à vela e a remos que vão diminuindo todos os anos.

Se esta diminuição não é ainda muito aparente, isto deve-se ao número considerável de juncos existentes. Não deixa contudo de existir, e é preciso prever que se acentuará todos os anos em proporções imprevistas, à medida que os chineses, tendo adquirido e generalizado a noção de que "tempo é dinheiro", não desdenharão daqui em diante as invenções dos "Diabos do Ocidente" que lhes permitirão fazer face às necessidades económicas sempre crescentes e valorizar as imensas riquezas do seu império.

Será por certo exagerado dizer que o motor suprimirá o junco. O Chinês é muito consciente dos seus interesses para desprezar um instrumento de trabalho que, em muitas circunstâncias, lhe traz a bom preço um rendimento produtivo. Bastantes regiões conservarão ainda durante muito tempo os seus antigos meios de transporte, tal como acontece entre nós, onde o vapor não fez desaparecer completamente a vela, nem o navio de madeira. É contudo certo, que a era do pesado junco oceânico, de formas arcaicas, está hoje praticamente encerrada .

A segurança do comércio no alto mar, a continuidade das trocas de porto a porto não podem estar subordinadas às épocas das monções, pelas quais os juncos têm que esperar para empreender as suas viagens. Por outro lado, a presença de numerosos antros de piratas e também a insuficiência profissional dos patrões dos juncos, cujos conhecimentos naúticos são praticamente nulos, constituem sérios obstáculos ao transporte de mercadorias por junco, que não encontra seguradores.

Quanto à navegação interior, que perspectiva de futuro podem ter esses milhares de juncos que lutam penosamente contra ventos e correntes ao longo das margens de um rio, ou ficam parados nos lagos durante os períodos de calma, cheios de mercadorias e passageiros, enquanto que os navios a motor podem sempre circular com guarnições reduzidas sem se preocuparem muito com os obstáculos da rota?

A bacia do Yangzi Jiang, que representa o centro mais activo e mais extenso do comércio interior, irá fornecer-nos as informações mais seguras no que diz respeito à evolução dos meios de transporte, que eram, até há poucos anos, apanágio exclusivo do junco chinês.

Os juncos de passageiros, chamados juncos mandarins, muito numerosos antigamente, desapareceram hoje, salvo alguns a que se recorre em serviços locais de pouca extensão. Foram substituídos por lanchas a

motor levando a reboque espaçosas barcaças com vários pavimentos e galerias cobertas, preparadas para viajantes de todas as categorias.

Com raras excepções, o trânsito comercial, em especial o da bacia do Yangzi Jiang, é assegurado por vapores fluviais de grande tonelagem que circulam de um porto para outro, nos limites permitidos pelo seu calado. Estes limites variam, naturalmente, mo período das cheias.

Para lá destes limites, o transporte é feito por lanchas a motor, depois por juncos, nos locais inacessíveis a estas lanchas. Conclui-se que o papel de cada um destes meios de transporte, actualmente em uso, é logicamente estabelecido da seguinte forma: a linha dos juncos é uma linha secundária das lanchas a motor, as quais, são por sua vez linhas secundárias dos vapores fluviais, eles próprios tributários dos navios de alto mar. Não oferece dúvidas que a extensão deste método de transporte essencialmente prático, ao abranger todas as artérias navegáveis do império, contribua para o declínio do junco fluvial.

Da mesma forma, os pescadores costeiros que dispõem de milhares de juncos pensam no benefício que terão com o emprego dos barcos a motor; são encorajados nesta via pelas sociedades que se criam nos portos, para explorar as riquezas do mar.

Assim prossegue a um ritmo cada vez mais rápido o desaparecimento destes numerosos juncos, que se impõem à nossa admiração senão à nossa curiosidade, pela originalidade das suas formas e dos seus processos de navegação.

O presente capítulo consagrado ao declínio da frota chinesa foi escrito muito antes das hostilidades abertas pelo Japão em 1937. Esta guerra causou estragos irreparáveis aos juncos. Foram destruídos aos milhares e a maior parte sem esperança de serem reconstruídos. A este propósito, o Tenente D. W. Waters, R. N., exprime--se assim, num artigo muito documentado que apareceu no *Mariner's Mirror*, de Janeiro de 1939: "A guerra Sino-Japonesa apressou o seu fim; muitos foram destruídos, mais têm sido amarrados. Não se constroem mais". Trata-se do grande junco de cinco mastros de Bei Zhili (nc 8) que se considera como um dos mais antigos tipos conhecidos de juncos oceânicos e que vai definitivamente desaparecer da superfície dos mares como tantos outros de menor importância. Assim, uma vez mais, depois da introdução dos navios a motor que foi o prelúdio do seu declínio, os processos modernos de destruição trazidos pela " civilização ocidental " consumarão para sempre a ruína desta incomparável marinha de vela.

MARINHA CHINESA ANTIGA — JUNCOS DE COMÉRCIO

Tudo leva a crer que nos finais do século XIII a Marinha Chinesa tenha sido conhecida na Europa, graças às narrativas de Marco Polo. Anteriormente a esta época, os antigos anais chineses, relatando as expedições marítimas, são pouco menos do que mudos em relação aos navios empregados nestas circunstâncias e, no entanto, está assente que desde a mais alta Antiguidade frotas consideráveis, compostas de importantes navios, traficaram entre Cantão e os portos do Golfo Pérsico, as Índias e o Egipto. Seriam estes navios chineses? Trata-se de um ponto difícil de esclarecer, assim como o tipo da sua construção, pois nenhum documento chegou até nós que nos permita uma elucidação a esse respeito, seja por meio da escultura*, como fizeram os Romanos com os célebres baixos-relevos da coluna de Trajano e os mosaicos de Pompeia, ou os Egípcios com as pinturas que ornamentam os seus hipogeus. Assim, é por indução do que aconteceu noutros campos, os das artes e das ciências por exemplo, que podemos admitir com certa verosimilhança que a arte naval chinesa, submetida também a uma regulamentação oficial, sofreu muito poucas mudanças desde os tempos mais recuados aos nossos dias. A comparação dos tipos de navios descritos por Marco Polo com os navios que navegam actualmente nos mares da China, vem apoiar esta tese. Demonstra que a observância da tradição oficial foi respeitada desde há 600 anos, pois encontramos nas descrições de Marco Polo os mesmos pormenores de construção e de compartimentação que observamos ainda hoje, com a diferença de que os juncos destinados a viagens longínquas, a julgar pela grandeza das tripulações, eram maiores que os actuais.

Eis a descrição que nos dá Marco Polo dos navios de comércio que encontrou nas Índias. Tratar-se-á de navios chineses? O viajante veneziano não o precisa. Mas ressalta de certos pormenores da sua narrativa que esses navios eram, pelo menos a sua maior parte, de construção chinesa. Esta opinião é admitida pelos comentadores desta narrativa.

"Os navios utilizados para o transporte das mercadorias, diz Marco Polo, são construídos com madeira de pinho. Têm um só pavimento, por baixo do qual há 50 a 60 pequenas cabines reservadas aos comerciantes. Têm um bom leme**, quatro mastros com várias velas, alguns possuem dois mastros suplementares que podem içar ou arriar conforme as circunstâncias***. O interior do porão é dividido, independentemente das cabines, por 13 anteparas formadas de pranchas espessas encastradas solidamente umas nas outras. A função destas anteparas é de permitir localizar o veio de água que se produza ao embater contra os rochedos ou ainda, o que é frequente, ao embater com uma baleia, quando o navio navega, pois produz uma espuma que atrai o animal à procura de alimento, e este, julgando tratar-se duma presa, carrega sobre o navio e muitas vezes consegue arrancar-lhe o fundo. A água entra num poço, donde é depois tirada. Desde que o veio de água é detectado, a guarnição leva para o convés as mercadorias que estão no compartimento que ela invadiu, procede à reparação do veio de água, e depois volta a estivar as mercadorias"

*) *Existe, no entanto, no Museu Guimet a fotografia de um baixo-relevo do século IX do templo de Borobudur, em Java, dando a mais antiga efígie de um navio oceânico do Extremo Oriente.*

**) *Notar a existência do leme. Na época desta narrativa, fim do século XIII, a maior parte dos navios europeus não o possuíam. Serviam-se para governar de remos colocados a um bordo.*

***) *Ver o artigo "Mastros", que explica a presença destes mastros móveis nos juncos oceânicos.*

"O casco é constituído por um forro duplo, formado de duas pranchas sobrepostas em todo o comprimento do navio, cuidadosamente calafetadas com estopa dos dois lados e juntas com bons pregos de ferro. Estes navios não são revestidos com breu, pois este produto não existe no país. Servem-se, para o substituir, duma mistura de cal e de cânhamo cortada em pedaços pequenos, à qual se junta uma espécie de óleo proveniente de certa árvore. Esta amálgama forma um produto viscoso, mas forte, bem superior ao breu. Os maiores navios exigem uma tripulação de 300 homens, outros 200, ou mesmo 150, conforme a sua importância.

Transportam 5 a 6.000 sacos de pimenta. Nos tempos antigos os navios eram de maior tonelagem, mas a violência do mar, a presença de rochedos e a pequena profundidade dos portos levaram os comerciantes a mandar construir, nos últimos tempos, navios de menor tonelagem. Independentemente do velame, os navios podem ser movidos a remos, manobrados cada um por quatro homens. Os grandes navios fazem-se acompanhar de duas ou três grandes barcas capazes de carregar 1.000 sacos de pimenta; a tripulação é de 60, 80 e mesmo 100 homens. Muitas vezes estas barcas são empregadas para rebocar os grandes navios quando andam a remos, e mesmo à vela quando o vento vem da alheta, mas nunca com vento da popa, porque neste caso as velas do grande navio deixam à sombra as das barcas e haveria risco de abalroamento. Estes navios levam a bordo uma dezena de pequenas embarcações que são utilizadas para fundear os ferros, para a pesca e serviços vários . São içadas nos bordos do navio e arriadas quando necessário. As grandes barcas possuem mesmo pequenas embarcações para seu serviço próprio . Quando o navio, depois de ter feito uma viagem que dure um ou vários anos, precisa de ser reparado, é usual aplicar sobre o casco um novo forro, o que eleva a três o número de forros exteriores. As pranchas são cuidadosamente aplainadas, aparelhadas e calafetadas como as precedentes, sobre as quais são pregadas. Esta operação de reparação do casco repete-se até à sexta camada, sendo depois o navio considerado como incapaz para navegação longínqua".

Yule, no *The book of Marco Polo*, junta uma nota interessante à descrição destes navios:

"Os navios de mar chineses desta época eram aparentemente maiores do que os usados nos mares da Europa; Marco Polo fala aqui de 200 marinheiros o que é uma grande tripulação para um navio mercante, menos importante contudo da que é relatada numa descrição de Odorico, o qual veio da Índia para a China num navio que tinha 700 pessoas a bordo. O número de pessoas transportadas nos juncos era ainda considerável no século passado. Em Fevereiro de 1822, o capitão inglês PEARL, do "Indiana", embarcou no seu navio a carga e a tripulação de um junco naufragado, salvando 198 pessoas das 1.600 que tinham embarcado em Xiamen *. As narrativas da Idade Média confirmam unanimemente este facto.

"Os navios que navegam no Catai, conta o Irmão Jordanus, são muito grandes. Têm na coberta mais de cem cabines e com bom tempo envergam dez velas**, são muito volumosos, sendo construídos com três camadas de pranchas de tal maneira que a primeira camada é disposta como nos nossos grandes navios, a segunda transversal e a terceira longitudinal como a primeira***."

*) *É bom notar que o amontoamento destes 1.600 chineses está longe de representar o que resultaria da presença do mesmo número de europeus. Admitindo a proporção de um quarto, ou seja 400 europeus para os 1.600 chineses, estaríamos ainda abaixo da verdade, tão pouco espaço ocupa um chinês, por natureza compreensível.*

**) *Este número elevado de velas existentes nos navios chineses que só possuem mastros baixos, pode explicar-se por terem velas que são içadas com bom tempo, como se vê ainda hoje, e que são volantes.*

***) *A descrição do Irmão Jordanus é particularmente interessante, pois precisa um pormenor de construção que não figura na narrativa de Marco Polo, a propósito da colocação dos forros superiores do casco. Como era racional supor, os dois forros sobrepostos do casco colocados na altura da construção do navio, assim como aqueles que são pregados sucessivamente, até seis camadas, aquando das reparações do navio, estão dispostos alternadamente no sentido longitudinal e no sentido vertical. Este sistema de construção foi utilizado na Europa, nos antigos navios de madeira, com o nome de forros cruzados, com a diferença que nestes últimos o revestimento do casco era constituído por três camadas de forros sobrepostos, as duas primeiras inclinadas em sentido contrário e cruzando em ângulo recto, a terceira formando um forro exterior longitudinal.*

Segundo Nicolo Conti, "os chineses constroem alguns navios muito mais fortes que os nossos, capazes de comportar 2.000 moios, com cinco mastros e cinco velas. A parte inferior é construída com um forro triplo a fim de resistir à acção das tempestades a que estão expostos. Os seus navios são divididos em compartimentos, formados de tal maneira, que se um deles for invadido (pela água), os outros ficam intactos, o que permite ao navio continuar a viagem".

Marco Polo poucos pormenores dá sobre os navios costeiros e fluviais. Eis uma descrição muito sumária, dos navios encontrados em Singuy (Jiu Jiang)(nc 7), no Yangzi Jiang :

"Quando Marco Polo chegou a esta cidade, não viu menos que 15.000 barcos, e há outras cidades neste rio, onde o seu número é ainda mais considerável. Todos estes navios estão cobertos por uma espécie de convés e munidos de um mastro com uma só vela. A sua tonelagem é de cerca de 4.000 Cantari, ou quintal de Veneza*, e eleva-se às vezes até 12.000 Cantari. Não empregam cabos de cânhamo a não ser para manobras correntes ou de cabos fixos dos mastros e das velas. Servem-se de bambus, que fendem longitudinalmente em várias tiras, que depois juntam umas às outras e enrolam de maneira a formar um cabo de 300 passos de comprimento. Estes cabos assim confeccionados com habilidade, têm uma resistência comparável aos feitos em cânhamo**. Os barcos são alados ao longo das margens tanto contra a corrente como na direcção oposta, com a ajuda de cabos que são puxados por dez ou doze cavalos".

O célebre viajante e geógrafo muçulmano Ibn Battuta, que visitou a Índia cerca de 1330, 50 anos depois de Marco Polo, dá-nos uma descrição dos navios chineses que encontrou no porto de Calecute, em número de treze:

"Estes navios, diz ele***, são de três espécies: 1º Os grandes chamados "Gonouk" e no singular "Gonj" (do chinês "Chuan" (nc 1) junco); 2º Os médios chamados "Sou" (nc 9), em chinês); 3º Os pequenos Ca-cam (Hua Hang)(nc 10). Há num destes grandes navios, doze velas e em baixo até três. Estas velas são feitas de ripas de bambu tecidas em forma de esteira; não se arriam nunca e mudam-se de direcção, conforme o vento sopra de um bordo ou outro. Quando estes navios fundeiam, deixam-se as velas bater com o vento. Cada um deles é manobrado por 1.000 homens, a saber 600 marinheiros e 400 soldados, entre os quais há archeiros, homens armados com escudos, besteiros, isto é homens que lançam nafta. Cada grande navio é seguido por três outros, o nisfy, médio; o thoulthy, o do terço; e o ruby, o do quarto. Não são construídos senão na cidade de Zeitom****, na China, ou na cidade de Syn-Cafan (Cantão), quer dizer Syn Assyn.

*) *O cântaro de Veneza representava uma carga de aproximadamente 50 quilos. A tonelagem destes navios elevava-se pois a 200 ou mesmo 600 toneladas. É preciso entender por tonelagem o peso da carga embarcada. Nos nossos dias estas tonelagens estão longe de ser atingidas nos juncos fluviais. Os maiores podem atingir cerca de 2.000 picos, ou seja 120 toneladas e excepcionalmente 3.000 picos ou 180 toneladas. Quanto aos juncos oceânicos, bem poucos atingem hoje 600 toneladas; são os de Ningbo que traficam com os portos de Bei Zhili.*

**) *Os cabos feitos de bambu continuam a ser usados nos juncos fluviais como eram utilizados na época de Marco Polo, para a alagem e para a amarração. Veremos mais adiante que o processo do seu fabrico não mudou desde o tempo de Marco Polo.*

***) *Viagem de Ibn Battuta. Texto árabe acompanhado duma tradução de C.Defremery e pelo Dr. B.R.Sanguinetti. Obra publicada pela Sociedade Asiática de Paris, 1858, Tomo IV.*

****) *Os comentadores da Geografia Imperial Chinesa parecem ter uma grande indecisão quanto à situação do porto de Zeitoum. Alguns colocam-no em Fuzhou, outros com maior verosimilhança em Xiamen, que foi com Cantão, a sede de um comércio importante com o estrangeiro.*

São fabricados da seguinte maneira. Erguem-se dois muros de madeira e enche-se o intervalo que os separa por meio de pranchas muito grossas ligadas em comprimento e em largura por grandes pregos, cada uma com três côvados de comprimento*.

Quando as duas paredes estão ligadas por estas pranchas, dispõe-se por cima delas o pavimento inferior do navio, depois lança-se o conjunto ao mar, e acaba-se a construção. As peças de madeira e as duas paredes que tocam na água servem à tripulação para por elas descer, lavar-se e fazer as suas necessidades. É nos flancos dessas peças de madeira que se colocam os remos, que são tão grandes como os mastros. São precisos dez a quinze homens para cada remo; remam de pé.

Constroem-se em cada navio quatro pavimentos. Contêm beliches, cabines e salas para os comerciantes. Várias destas cabines (Miryah) contêm células e cómodos. Têm chave e os seus proprietários fecham-nas. Acontece muitas vezes que se encontre numa cabine um indivíduo sem que nenhum daqueles que estão a bordo tenham conhecimento da sua presença, até que o descubram quando chegam a um porto.

Os marinheiros instalam os filhos nessas cabines; semeiam hortaliças, legumes e gengibre em selhas de madeira. O intendente do navio parece um grande Emir. Quando desembarca os archeiros e os abissínios marcham à frente dele com dardos, espadas, tímbalos, trompas e trombetas. Logo que chega à estalagem onde se instala, cravam as lanças dos dois lados da porta e ali permanecem durante a estadia. Entre os habitantes da China, há alguns que têm numerosos navios, nos quais enviam ao estrangeiro os seus feitores. Não há em todo o universo gente mais rica que os chineses."

O processo de construção dos juncos descrito por Ibn Battuta não é o que se segue actualmente na China e não o era, sem dúvida, na época da sua viagem.

"Erguem-se, diz ele, duas muralhas de madeira e enche-se o intervalo com pranchas muito grossas".

Praticamente não se pode conceber de forma nenhuma este tipo de navio oceânico, com a colocação do acabamento do casco sem antes se ter instalado um apoio rígido, perfilado segundo as linhas de água previstas para o navio. Estes apoios rígidos podem ser constituídos por "balizas" formadas de várias peças de madeira solidamente justapostas e cortadas segundo um gabari determinado. Estas peças formam a ossatura do navio e a sua construção é particularmente delicada, pois é nelas que repousa a sua solidez. Uma vez estas peças erguidas na sua posição determinada, a colocação do forro faz-se facilmente aplicando as pranchas sobre os lados perfilados destas peças, o que lhes permite, com a sua flexibilidade, adaptarem-se às formas do casco. É claro que a construção e a montagem destes conjuntos é sempre uma operação difícil. Os chineses resolveram estas dificuldades duma maneira genial, pode dizer-se, obtendo não somente o máximo de solidez com o mínimo de trabalho, mas ainda a segurança da construção em caso de água aberta. Para isso, substituíram as travessas por sólidos painéis em madeira talhados segundo o gabari desejado. O revestimento é em seguida pregado aos lados desses painéis que são cuidadosamente calafetados e constituem o que se chama "anteparas estanques". Estas anteparas, conhecidas desde a Antiguidade na China, só foram adoptadas na Europa com a construção em ferro.

Na continuação do seu relato, Ibn Battuta conta a sua viagem de Samatra às Celebes e ao Tonquim:

"Não há vento neste mar, nem vagas**, nem movimento de nenhuma espécie apesar da sua grande extensão.

É por causa disto que todos os juncos chineses são acompanhados por três navios como já tinhamos dito. Servem para os fazer avançar, remando e rebocando-os. Além disso, há no junco 20 remos muito grossos, como

*) *Medida antiga representando o comprimento do extremo da mão ao cotovelo avaliada em 50 centímetros.*

**) *Estas alegações são inteiramente fantasiosas como de resto a maior parte das que figuram nos relatos de Ibn Battuta.*

se fossem mastros; 30 homens, mais ou menos, reunem-se junto de cada um deles; ficam de pé em duas filas, viradas uma para a outra. O remo possui dois fortes cabos que parecem maças. Uma das filas de homens ala um dos cabos e depois larga-o e então a segunda fila ala o outro cabo. Estes remadores, enquanto trabalham, cantam com belas vozes e dizem ordinariamente "la'la - la' la" - "*.

Mais adiante, Ibn Battuta descreve a maneira de preparar os cabos pelos indígenas da Índia, e a sua utilização na construção dos navios.

"Os indígenas submetem a parte filamentosa de um coco, chamado "kambar", a uma preparação em fossas escavadas perto das margens, depois batem-na com picaretas, e a seguir as mulheres encarregam-se de fiar os filamentos assim preparados. Fazem-se cabos para unir as pranchas dos navios, e exportam-se os cabos para a China, Índia e para o Yemen. O "kambar" é melhor que o cânhamo. É com cordas deste género que são cosidas as pranchas da Índia e do Yemen, porque o mar das Índias está cheio de pedras, e se um navio unido com pregos de ferro viesse a colidir contra uma rocha faria um rombo; mas quando é cosido com cordas fica dotado de elasticidade e não se parte**".

*) *A manobra destes grandes remos mostra bem que não se trata aqui do remo colocado lateralmente, mas sim do remo de popa que existe na maior parte dos juncos que navegam nos portos e nos rios, em especial no Alto Yangzi Jiang. Estes fortes remos ao longo do costado, de cada bordo do junco, são manobrados por oito a dez homens. Apesar de haver uma divergência de quase o dobro no número dado neste relato, os homens compondo a equipa de um remo (10 a 15 num lado, cerca de 30 mais adiante), não resta dúvida de que os meios de propulsão empregados nestes navios deviam ser possantes. As suas tripulações eram de cerca de 1.000 homens, os mesmos que os nossos navios antigos de três cobertas; participava, em grande parte, no manejo dos remos para ultrapassar as calmarias, ou entrar e sair dos portos. Que espectáculo impressionante deveria ser o convés destes navios, quando 500 ou 600 homens, manobrando em cadência, cantavam "l'a la- l'a la".*

**) *Os barcos cosidos com cordas encontram-se principalmente nos mares do Sul. No dizer dos indígenas, os pregos não oferecem solidez bastante, devido à salinidade das águas, que os ferruja e torna quebradiços. Nas costas da Indochina, a maior parte dos juncos de pesca são construídos com pranchas ligadas por filamentos cheios de gordura e duma espécie de óleo de alcatrão. (Ver na parte Descritiva - Juncos da Indochina).*

MARINHA CHINESA ANTIGA
JUNCOS MILITARES

Se os historiadores das primeiras dinastias deixaram poucos documentos sobre a marinha da sua época, pelo contrário, os da célebre dinastia Ming, (1368-1644) publicaram sobre ela numerosas e copiosas obras, a maior parte das vezes enciclopédicas, nas quais os navios de combate são objecto duma descrição apoiada por desenhos.

Entre estas obras assinalaremos o *Tratado de Geografia Marítima* (*Tcheou Hai Tou Pien*) (nc 11), e a colecção dos *Livros Antigos e Modernos aprovados pelo Imperador* (Gu Jin Tou Shu Si Cheng)(nc 12), que os viajantes e missionários dos séculos XVII e XVIII tiveram à sua disposição para descrever os navios em questão.

A impressão que ressalta do exame dos desenhos desses juncos, que são executados com o maior cuidado, é de que os construtores dessa época, como de resto os dos anos seguintes, não se preocuparam em construir o navio de guerra no sentido exacto da palavra. O navio usado para esse efeito não é, salvo raras excepções, outra coisa senão um junco de comércio normal, tripulado por soldados armados com alguns instrumentos de combate. Esta indiferença manifestada pelos chineses em relação à construção do navio de guerra propriamente dito, testemunha não só o seu espírito pacífico, mas também a confiança colocada na sua imensa frota de comércio, susceptível de ser mobilizada a qualquer momento e em qualquer lugar quando ameaçada pelo inimigo.

Esta frota, relata o Padre Gonzalez de Mendoza, era tão considerável que o Comandante em Chefe das operações podia em alguns dias reunir 500 a 1.000 navios, num ponto qualquer do litoral.

Durante as suas várias estadias na China, de 1577 a 1581, este missionário espanhol recolheu sobre estes navios informações que apresentam um interesse especial por terem sido descritas nos primeiros anos da penetração europeia no Extremo Oriente. Eis alguns excertos:

"Os grandes navios usados nas viagens longínquas são chamados Juncos pelos chineses. Os que são construídos para fazer a guerra são ainda maiores; têm à popa e à proa altas torres ou galerias como os navios do Levante e os navios portugueses que vão à Índia. Estes navios são construídos com facilidade e com pouca despesa devido à abundância de madeira, ferro e outros materiais que há no país.

Os navios de comércio comummente usados no reino da China são construídos da mesma forma que os navios de guerra; não apresentam qualquer diferença com estes últimos, a não ser o terem a popa e a proa um pouco mais baixas. Há-os ainda mais pequenos, chamados bancões, que são equipados com quatro remos em cada bordo, manobrados cada por seis homens; estes navios são próprios para navegar nos portos e ao longo das costas. Outros, maiores, chamados lanteias têm sete a oito remos com oito homens para cada. Estes dois barcos, ainda que construídos para o comércio, são também usados, devido ao seu baixo custo, pelos piratas e corsários, muito numerosos na costa. Também se usam outros navios do comprimento das galeras e construídos como elas, com a diferença de não terem esporões. Têm pouco calado, transportam facilmente muita mercadoria para jusante e para montante dos rios.

São usados exclusivamente para o comércio no reino, pois é proibido traficar com o estrangeiro. Independentemente destes navios existe grande quantidade de outros de todas as dimensões, ornamentados com galerias e janelas com clarabóias, para uso dos vice-reis e governadores. O rei possui um grande número destes juncos, que lhe são fornecidos pelas províncias, com soldados para fazer a polícia e a caça aos piratas.

Para esgotar a água dos porões, os chineses empregam uma espécie de bomba feita de várias peças como as noras de Espanha. Esta bomba é colocada dentro do barco e uma a cada bordo; um só homem sentado e manobrando uma roda com os pés, pode, por um movimento contínuo, esgotar em instantes a água de um grande navio*.

A obra do Padre Gonzalez de Mendoza, não contém desenhos de juncos; por outro lado, a concisão das descrições não permite superar esta falta de documentação sobre a forma dos navios da época. Ao contrário, as obras chinesas citadas mais acima e que tratam dos navios de combate, dão numerosas ilustrações que acompanham a descrição dos navios. Estas gravuras são notáveis pela perfeição e elegância da execução; há mesmo um certo exagero na fineza da pincelada que, em certos casos, faz duvidar do valor documental do conjunto.

Vê-se que o artista deu toda a atenção à reprodução de vários pormenores secundários, como as personagens, vestuário e penteados, deixando na sombra os dispositivos, muitas vezes essenciais, relatados no texto.

Quanto à parte descritiva, há que admitir que, mesmo apresentada por vezes de forma ingénua, não deixa de ter atractivos, pois revela-nos uma marinha totalmente diferente das outras pela variedade dos tipos, métodos de combate e engenho dos meios utilizados para desorientar ou enganar o inimigo. É uma felicidade poder apresentar estes curiosos documentos, traduzidos de obras antigas, que nos trazem, pela primeira vez, precisões sobre a Marinha Chinesa dos tempos passados**.

É no primeiro capítulo da Secção Política Guerreira, intitulado "Guerra Naval", que a *Colecção dos livros antigos e modernos aprovados pelo Imperador* (nc 13) contém a descrição, apoiada por desenhos, de numerosos navios de combate. A obra começa por considerações gerais sobre a preparação da guerra e os vários procedimentos para combater o inimigo; enumera, em seguida, os principais instrumentos utilizados no combate: dardos, ganchos, bombas incendiárias, etc...., que se usavam ainda no século passado.

Em que época devemos situar a construção ou o emprego destes navios? A obra não o precisa, e como constatamos na maior parte das Enciclopédias, os autores são anónimos ou então desconhecidos, da mesma forma que a origem da sua documentação. Sobre este assunto não podemos, portanto, formular senão hipóteses, pelo que nos limitaremos, nas notas que se seguem à descrição particular de cada um destes navios, a indicar os pontos comuns existentes entre estes e os dos nossos dias.

**) Este sistema de nora é correntemente empregado na China nos nossos dias para levar a água das planícies aos rios escalonados nas vertentes das colinas.*

***) Os missionários dos séculos XVII e XVIII deram nas suas sábias "Memórias sobre os Chineses", um apanhado dos principais modelos desses navios de combate acompanhado de gravuras. Estas informações são extraídas de antigas obras chinesas, que têm sem dúvida uma origem comum com aquelas que citámos mais acima.*

DESCRIÇÃO DOS NAVIOS DE GUERRA

ADVERTÊNCIA

No manuscrito original de Audemard aparecia uma tradução do capítulo relativo a este assunto, o 97°, da Enciclopédia chamada Gu Jin Tou Shu Si Cheng(Colecção de Livros Antigos e Modernos), pelo Dr. Che Ching da Faculdade de Medicina de Paris (nota 12). Aparentemente, o Dr. Che teve acesso a uma outra edição que encontrámos na Biblioteca do Instituto Sinológico de Leiden, pelo que tivemos necessidade de fazer traduzir de novo o exemplar à nossa disposição. (Ver as passagens em tipo mais pequeno; as Estampas la, 2a, 3a, 4a, 5a e 6a foram acrescentadas de acordo com o manuscrito de Leiden).

Nota do tradutor

Os termos porque são designados estes navios, não têm muitas vezes equivalente exacto nas marinhas de guerra ocidentais antigas ou modernas.

O comandante Audemard, muitas vezes teve que adoptar a tradução à letra do termo chinês. Outras vezes adoptou um termo francês que era próximo.

Adoptámos o mesmo procedimento sempre que o termo francês tinha equivalência em português; nem sempre foi possível.

Outra dificuldade é haver, por exemplo, termos específicos da guerra terrestre que aparecem para designar algumas partes do navio. É o caso por exemplo de "créneau", em português ameia, que não existe nos navios.

Quanto às armas, o problema é semelhante. O comandante Audemard emprega POGAN e FLÉAU para designar vaias que são arremessadas e provocam explosões no navio inimigo. Não há, que saibamos, nenhuma arma usada pelos portugueses que seja semelhante. O "fléau", não tem também equivalente naval. A solução foi traduzir os dois termos por "lanças explosivas".

Estes são apenas dois exemplos, muitos mais há. O que se diz atrás tem como objectivo explicar o critério seguido.

2. Gu Jin Tou Shu Si Cheng (colecção de livros antigos e presentes) (nc 12)

Obra enciclopédica compilada pelo Imperador Kangxi no fim do século XVIII, cuja preparação começou a ser feita por Chen Menglei que caiu em desgraça em 1723, reinando o filho de Kangxi, o Imperador Yong Cheng; a obra apareceu em 1726 atribuída a Tsiang Ting-Si, testa de ferro escolhido para salvar a face. A obra consiste em 10.000 volumes, sendo 40 para o índice. Contém cerca de cem milhões de caracteres chineses, o que transposto para uma língua europeia, compreenderia cento e cinquenta milhões de palavras, ou seja, quatro vezes o conteúdo da 11ª edição da Enciclopédia Britânica. O pequeno volume que traduzimos parcialmente encontra-se na secção "Administração Militar" e tem o numero 97.

Ver: Lionel Giles, An Alphabetical Index to the Chinese Encyclopaedia - British Museum, ed. 1911.

3. No que diz respeito às informações sobre os Navios de Guerra (nc 16), é de notar que o T'ou Chou cita literalmente os textos relativos a uma obra anterior chamada San Cai Tu Hui (nc 86), secção "Móveis e Instrumentos", livro 4, somente o desenho é um pouco diferente do nosso que mostra quatro remadores a estibordo, enquanto o San Cai mostra seis a bombordo, deixando o leitor imaginar o mesmo número do bordo oposto. O Associação Sancaitu data de 1607 ou 1609, e foi compilado por Wang Qi e pelo seu filho WangSiyi.

4. No T'ou Chou depois do texto descrevendo o You Ting (nc 14) segue-se uma descrição dos Pai Gan que falta no San Cai, e de qualquer modo na secção dos Navios de Guerra. Fala-se aí de um barco de cinco pavimentos o que exclui o You Ting. Continuando a nota desta página (Wu Jing), encontrámos no undécimo volume, página 5, uma estampa marcada You Ting, que mostra um navio de cinco pavimentos munido de três "lanças explosivas" em cada bordo (ver estampa 1).

As referidas "lanças explosivas" são compostas de pesados troncos de árvore, que rodam sobre gonzos na parte inferior, montados na extremidade de um apêndice que serve para os levar um pouco mais longe; as talhas que as mantêm verticais não estão marcadas na figura. O texto de Wu Jing começa por descrever o You Ting com as mesmas palavras que se encontram também no San Cai e no T'ou Chou; em seguida vem a descrição dos Pai Gan que falta no San Cai e volta a aparecer no T'ou Chou; depois cita-se uma Lei promulgada por Kao Tsu (Souei)(ascensão ao trono 580 d.C.) acerca dos navios de guerra (couraçados) com cinco pavimentos designados por Wu Ya Jian (nc 87) (Couraçado dos cinco oficiais superiores), sendo as medidas dadas as dos "grandes Navios de Guerra" onde estavam montadas as lanças explosivas e é evidente que se omitiu a estampa do You Ting e que se chamou à estampa do Wu Ya Jian, You Ting. No T'ou Chou omitiu-se a estampa do Wu Ya Jian, mas conservou-se o texto até à Lei indicada acima.

5. Barco de passageiros dos lagos e dos rios. Não confundir com o de cinco pavimentos -Wu Ya Jian- estampa 1a, pag. 37 e nota da pag. 34.

You Ting (nc 14) (Estampa1) Barco de guerrilha

O *You Ting* não tem portas de bateria; à borda há assentos para os remadores, a bombordo e a estibordo; o seu número depende do comprimento do navio; pode haver um de quatro em quatro pés. Estes navios são concebidos para atacar, moderar a marcha e retirar, sendo a sua velocidade de viragem e a tomar posição como a do vento; empregam-se como navios exploradores.

(observação). Nota 3- Quanto aos Pai Gan (nc 15), "fléau" da nota 4, que traduzimos por lanças explosivas, são montados nos Grandes Navios de Guerra (nc 16), cuja construção comporta cinco pavimentos com uma altura total de cinquenta pés e chegam a levar oitocentos guerreiros. Na parte superior há bandeiras e flâmulas. Cada vez que encontram os barcos inimigos, disparam-se as lanças explosivas, que, se os atingem, os fazem rebentar em pedaços.

A julgar pelo desenho (Estampa 1), o You Ting pertenceria ao tipo bem conhecido dos navios de carga ainda em voga actualmente nos portos e rios da China. É, no entanto, necessário chamar a atenção para o desacordo existente entre esta figura e a descrição que lhe atribui cinco pavimentos e capacidade para embarcar 800 guerreiros, quando os 15 homens que aparecem no desenho parecem ser tripulação mais que suficiente para este navio.

Os instrumentos de guerra chamados "Pai Gan" não figuram no desenho, a sua estrutura devia ser sem dúvida semelhante à dos arietes usados na Europa na Idade Média para fazer brechas nas muralhas das cidades (ver Estampa 1a).

Meng Chong (nc 17) (Estampas 2 e 2a) Barco couraçado de assalto

O Meng Chong é coberto de peles de boi verdes como os Navios de Guerra; atacado pela esquerda e pela direita, as flechas e as pedras que lhe lançam não lhe causam estragos. À proa e à popa, à direita e à esquerda há seteiras para fazer fogo e orifícios para as lanças.

Se o inimigo se aproxima atiram-se as lanças. Não se usa este tipo de navio para executar a tarefa de um grande navio; aproveitando a sua velocidade exploram a desprevenção do adversário.

O Meng Chong tem o aspecto de um navio de alto mar do tipo Sha Chuan (nc 18) (Estampa 23), um dos protótipos da antiga marinha de comércio, usado actualmente nos mares pouco profundos do norte da China. As ornamentações à proa e à popa do casco, assim como o olho desenhado em cada amura, ainda se encontram hoje nos juncos oceânicos do Zhe Jiang.

Long Chuan (nc 19) (Estampas 3 e 3a) Barco de vários pavimentos (nota 5).

Sobre o convés deste barco construiram-se três pavimentos e portas de bateria; para serviço de tempo em de guerra instala-se um mastro com bandeiras e flâmulas e abrem-se seteiras para lançar flechas e aberturas para as lanças. A toda a volta coloca-se feltro e couro para servir de protecção contra o fogo. Montam-se canhões, e por meio de pedras escavadas e ferro forjado, faz-se uma espécie de pequenas anteparas. Os navios são tão grandes que se pode conduzir neles um carro ou montar a cavalo. Se encontrarem um tufão, não são manobráveis, o que os torna pouco práticos. É por isso que a Marinha de Guerra não se pode servir deles. Além disso é impossível modificar-lhes as dimensões, para os tornar mais úteis.

Tsou Ko (nc 20) (Estampas 4 e 4a) Navio corredor.

O navio corredor tem no convés portas de bateria. Os remadores são numerosos e os fuzileiros são todos escolhidos pelo seu espírito temerário e fortaleza de ânimo. Devido à sua grande mobilidade atacam e retiram como se fossem gaivotas (nc 21) e os inimigos não os podem atingir.

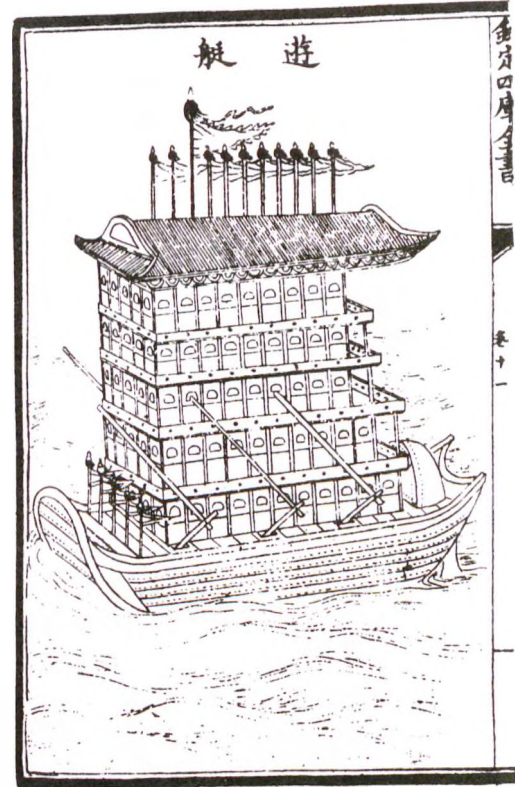
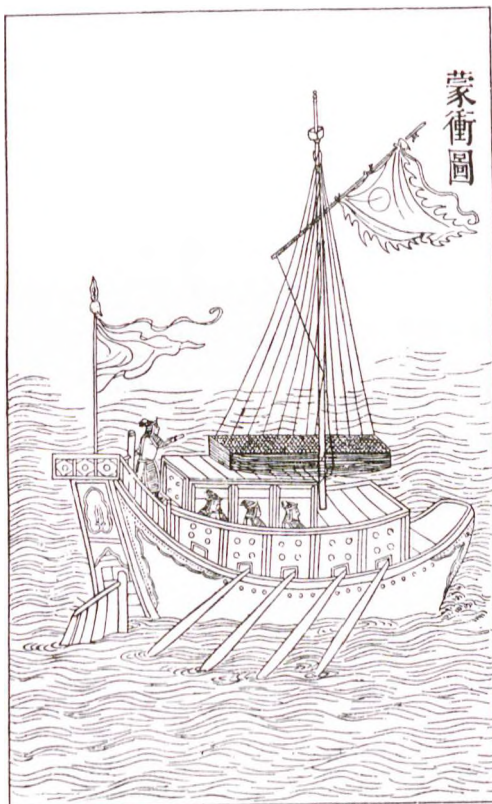
Têm gongos, tambores e bandeiras. É de notar que as portas de bateria que circundam o convés superior só existem nos barcos de rio. Os numerosos círculos desenhados no costado representam provavelmente uma armadura de pregos destinada a proteger os flancos do navio. No castelo de proa figuram três instrumentistas, um que toca um tambor, os outros soprando uma trompa com um tubo comprido. Estes instrumentos têm um papel importante no combate, assim como as bandeiras e as flâmulas empunhadas por guerreiros, sem dúvida os chefes.

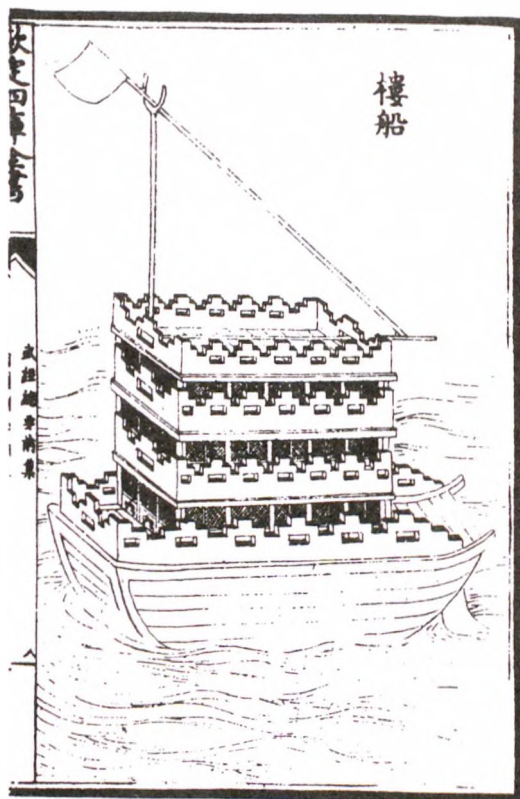
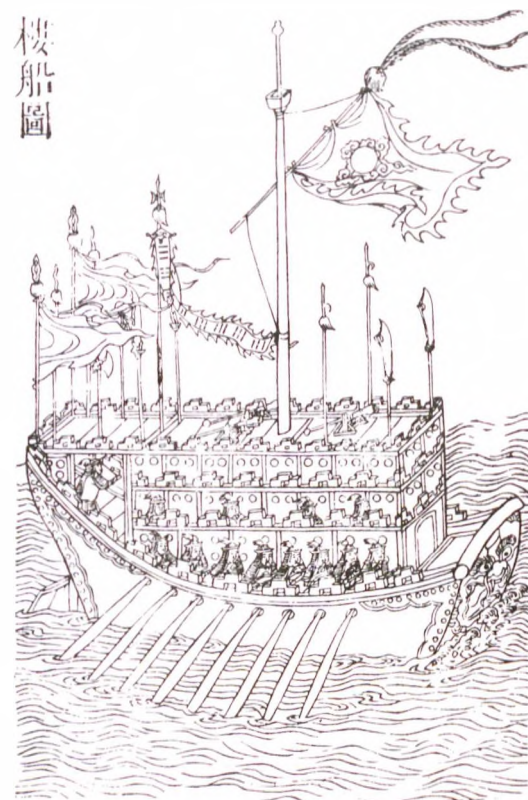
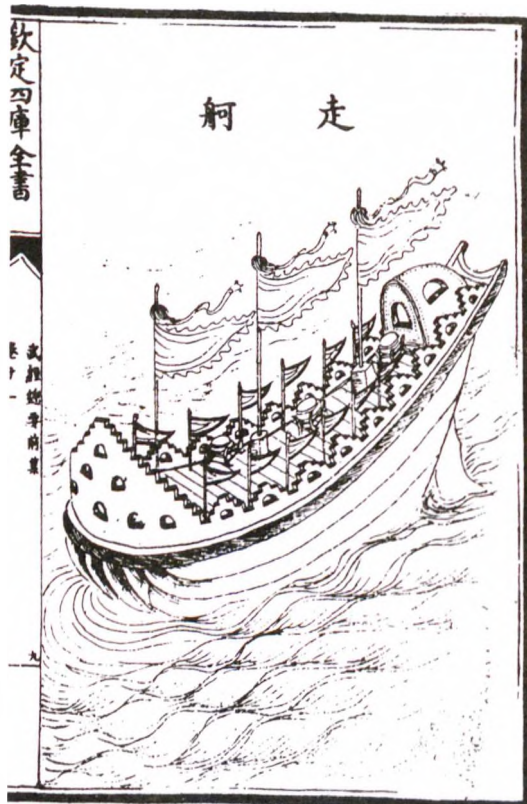
O tambor dava o sinal de avançar. Neste momento a bandeira já está desfraldada por cima do navio. Quando se ouve o gongo, é o sinal de parar. Se a bandeira se inclina é o sinal de retirada. Eram estas as principais regras observadas no combate no mar.

Nota 3- Quanto aos Pai Gan (nc 15), "fléau" da nota 4, que traduzimos por lanças explosivas, são montados nos Grandes Navios de Guerra (nc 16), cuja construção comporta cinco pavimentos com uma altura total de cinquenta pés e chegam a levar oitocentos guerreiros. Na parte superior há bandeiras e flâmulas. Cada vez que encontram os barcos inimigos, disparam-se as lanças explosivas, que se os atingem, os fazem rebentar em pedaços.

Dou Jian (nc 22) (Estampas 5 e 5a) Junco de combate

Na borda deste navio colocaram-se portas de bateria que protegem somente metade dos corpos. Por cima, há aberturas onde passam os remos; a cinco pés para o interior do convés estabeleceu-se uma espécie de tenda com ameias e telhado horizontal onde se construiram o que se podem chamar ameias duplas; os fuzileiros ficam aqui em cima sem qualquer protecção dorsal. À proa, à popa, a bombordo e a estibordo há bandeiras, gongos e tambores.

Estampa 1   Junco de guerrilha

Estampa 1a   Junco com "Pogan"

Estampa 2   Junco couraçado de assalto

Estampa 2a   Junco couraçado de assalto

Estampa 3 Junco de vários pavimentos

Estampa 3a Junco de vários pavimentos

Estampa 4 Junco corredor

Estampa 4a Junco corredor

Este navio sem mastreação, com portas de bateria nos três pavimentos, devia representar o tipo do grande navio de combate fluvial. As "ameias" desenhadas duma forma bastante simbólica, protegem integralmente os remadores e só em parte, os guerreiros dos pavimentos superiores. No convés há uma âncora de ferro, uma espécie de fateixa de quatro patas, uma das quais tem um arganéu, onde passa um arinque destinado a suspender a âncora. Esta âncora usa-se sempre em barcos de rio.

Hai Gu (nc 23) (Estampas 6 e 6a) Escuna

A forma deste barco é parecida com o albatroz; proa baixa e popa alta, largo a vante e estreito a ré. Amarraram-se aos dois bordos pranchas flutuantes com a forma das asas do albatroz; impedem-no de abater no caso de vento soprando furiosamente, acompanhado de vagas alterosas. A proa é coberta nos dois bordos por peles de boi verdes, para protecção contra as lanças; têm bandeiras, gongos e tambores como é habitual. É preciso ver que as pranchas flutuantes, dispostas como asas de um pássaro, são mesmo um dispositivo desempenhando o papel de um leme lateral, que os juncos de fundo chato, oceânicos e fluviais, instalam ao longo dos bordos quando andam à vela.

Guangdong Chuan (nc 24) (Estampa 7) Junco cantonês

Os barcos cantonenses têm ao longo de cada bordo plataformas para os remadores, as velas são formadas de esteiras em camadas, em suma, não são nada semelhantes aos de Fujian.

Barco de popa pequena (nc 25), proveniente do distrito de *Xinhui Xian* (nc 26), (nota 6). (Estampa 8).

Barco de grande proa (nc 27), proveniente do distrito de *Dongguan Xian* (nc 28), (nota 7). (Estampa 9).

Hoje chama-se aos barcos cantonenses *Wu Chuan* (nc 29); há também os *Heng Jiang Chuan* (nc 30) para os quais há vários nomes. Os que se chamam Bai Cao (nc 31) são do modelo de Fujian.

Os barcos cantonenses são em geral maiores e mais robustos do que os de Fujian, porque os primeiros são construídos em pau ferro, enquanto os fuquinenses são construídos em madeiras da categoria do pinho, quando muito.

Se os dois tivessem uma abordagem no mar alto, seria o fuquinense a partir-se, pois não pode resistir à dureza do pau ferro. Como os Japoneses também constroem os seus barcos de madeira em pinho ou madeira dessa categoria, não se atrevem a abordar um cantonês no alto mar. Quando um navio cantonês fica avariado é forçoso repará-lo também com este pau ferro, o que é difícil e leva tempo.

A construção, estreita em baixo e alargando para o alto como duas asas torna-o estável nas águas costeiras e provoca-lhe forte balanço no alto mar. Eis as vantagens e desvantagens do barco cantonês.

Os grandes couraçados cantonenses empregam instrumentos de fogo, mas no mar alto dão tanto balanço que é incerto que os seus tiros atinjam o alvo. Mesmo se atingirem o inimigo a maior parte das vezes provocarão estragos pouco importantes; mesmo assim isto afecta o moral e a coragem do inimigo. Há ainda duas particularidades.

Com os canhões portugueses raramente se falha o alvo, o barco atingido desfaz-se em pedaços. É a primeira particularidade.

Quanto às bombas incendiárias e à proa do barco: quando se chega à abordagem, deita-se de cima fogo sobre o barco inimigo, que se incendeia. É a segunda particularidade.

Os grandes barcos fuquinenses são feitos assim. Como os cantonenses empregam pau ferro, a construção é duas vezes mais cara que a de um fujianês; em compensação, dura mais tempo, porque o pinho do fujianês é facilmente roído pelos vermes e é preciso queimá-lo e limpá-lo constantemente; depois de oito ou nove anos ficam incapazes de resistir aos temporais. A madeira do cantonês é dura e resiste ao ataque dos vermes.

6. *Xinhui fica na foz do Xi Jiang, perto da confluência do Tamkong, Lat. 22º 27' N; Long. 113º 06' E.*

7. *Dong Guan, Lat. 22º 58' N; Long. 114º 00' E, nas margens da baía interior do Zhen Jiang, agora na via férrea de Kowloon a Cantão.*

Grande navio de alto mar do tipo Sha Chuan, com dois mastros e cestos de gávea para os combatentes. Estes mastros são aparelhados como os dos nossos dias, entre duas grossas peças de madeira visíveis por cima do convés. Concebe-se facilmente a estrutura destes barcos estreitos em baixo e largos para cima por causa dos paveses intermitentes que abrigam os remadores e que permitem conservar os remos ao longo da borda quando não estão em uso. Segundo os historiadores chineses a máquina de guerra chamada Fo Lang Ji (nc 32) foi fabricada em Cantão em 1521, copiada de um modelo tirado de um navio do reino que tinha o seu nome. Ora Fo Lang Ji escreve-se com os mesmos caracteres que a palavra "França", e não há nada de surpreendente, escreve G. Pauthier no *Livro de Marco Polo*, que um navio de guerra francês tenha ido ao porto de Cantão por volta de 1521, apesar de poder também ter sido um dos navios do célebre navegador português Magalhães, que atravessou, em 1520, o estreito que tem o seu nome (nota 8).

O nome de Fa Lang Ji aplicava-se na China aos navios de proveniência ocidental sem distinção de nacionalidade.

Da Fu Chuan (nc 33) (Estampa 10) O Grande Junco Fuquinense

O Fujianês é grande como uma fortaleza, e pode alojar cem homens; a sua ossada é fina e na parte de cima é larga, a proa é alta e de largo acesso; a popa é alta e foi aí construído um castelo de três pavimentos. Os bordos são protegidos de pranchas cobertas de palha e de bambu, o que lhes dá a fortaleza duma muralha. Têm dois mastros que envergam velas. O interior é dividido em quatro cobertas, sendo a mais baixa inabitável, pelo que se encheu com terra e pedras a fim de evitar dificuldades de manobra com vento fraco. A de cima (a número 2) é onde dormem os soldados. É um lugar sombrio como uma gaveta, e o acesso é feito por uma escada. Na coberta número 3 e aos dois bordos instalaram-se duas âncoras ligadas a dois cabos de fibra de palmeira; toda a manobra de fundear e de levantar as âncoras é feita desta coberta. Por fim, a coberta superior é como se fosse um tecto plano, ao qual se tem acesso da coberta abaixo por uma escada e um patamar. Este tecto tem um parapeito de pranchas, em que os guerreiros se apoiam quando atacam o inimigo e donde lançam as suas flechas, pedras e bombas. Como os barcos inimigos são pequenos tentam, no caso de encontro, causar-lhes rombos. O inimigo também tem dificuldade em atacar um navio tão alteroso. Na verdade, é uma grande vantagem numa guerra naval! Só podem navegar com vento de popa, não têm facilidade em virar, e além disso não podem amarrar perto da costa. Nesse caso têm que fundear, o que necessita o auxílio dos Shao Chuan (nc 34), como comunicação auxiliar para atingir a costa.

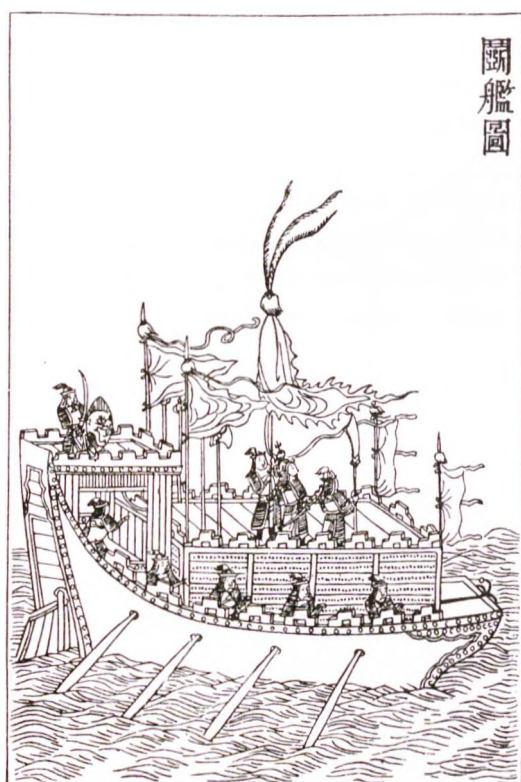
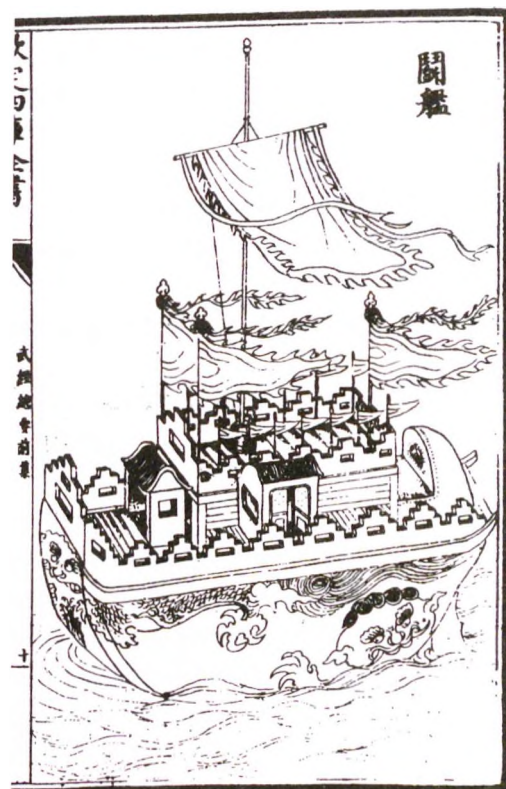
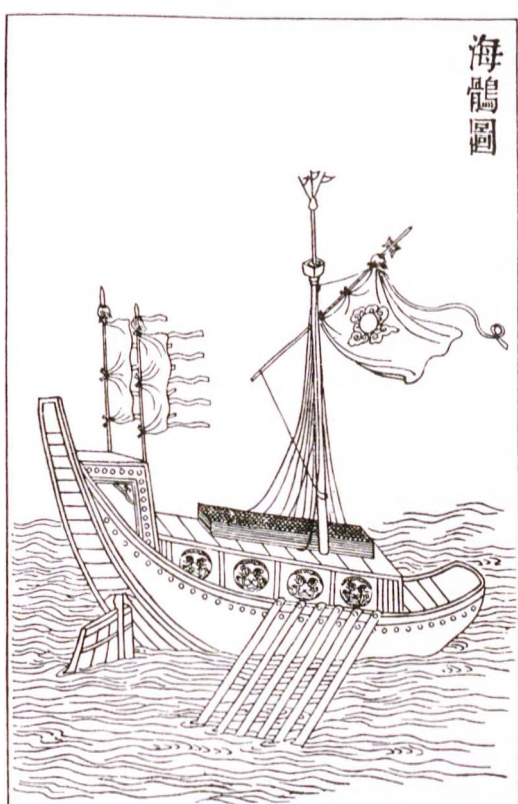
Qi Jiguang (nc 35) (nota 9) diz: Os barcos de Fujian são altos e grandes como uma fortaleza; não podem ser movidos pela força humana, tudo dependendo da energia do vento.

Os barcos japoneses têm sido pequenos até agora, como o nosso Cang Chuan (nc 36) e é por isso que os nossos fuquinenses, aproveitando o vento, esmagaram os inimigos como um carro esmaga um insecto. É por causa da força dos nossos navios e não pela força dos nossos guerreiros que vencemos sempre!

Se o inimigo decidisse construir barcos tão grandes como os nossos fuquinenses, teríamos que mudar de táctica. Os nossos têm um calado de onze, doze pés, vantajoso no alto mar, mas pouco cómodo em águas pouco profundas, onde são inúteis.

É por isso que o fujianês se não pode utilizar se o inimigo conseguiu penetrar nas águas costeiras; também por isso é que se construiu o Hai Gu (nc 23) .

Conhecem-se seis categorias de barcos de Fujian, o primeiro e o segundo chamam-se barcos fuquinenses, o terceiro chama-se Shao Chuan (nc 34), o quarto Dong Chuan (nc 37), o quinto Niao Chuan (nc 38), e o sexto

8. Pauthier comete aqui um erro. Os caracteres que transcrevem "France" foram escolhidos cerca de dois séculos depois do seu primeiro uso, em que indicavam um ocidental, sem distinção de nacionalidade, como o nosso autor o nota mais abaixo. Pouco depois os chineses começaram a escrever "France" com um outro caracter FA (= Lei - método).

Estampa 5 Junco de combate

Estampa 5a Junco de combate

Estampa 6 Escuna

Estampa 6a Escuna

Kuai Chuan (nc 39).

Os dois fujianenses têm uma força formidável e são usados no alto mar para esmagar os navios pequenos, os Cao Chuan e os Leng Chuan, para o ataque, para a perseguição e para o afundamento, os Niao Chuan e os Kuai Chuan podem navegar com vento e temporal, enfim os Chao Chuan podem patrulhar ou fazer prisioneiros os chefes inimigos.

Em suma, se se empregarem os grandes e os pequenos em conjunto, os nossos barcos não podem ser destruídos é nisso que consiste a manobra fuquinense. Somente nos nossos dias, por razões de economia, a construção dos navios de guerra é muito barata, o que então não era possível sem diminuir a espessura das pranchas e dos pregos. Quando se quer um barco robusto é preciso gastar energia e materiais.

O Fujianês número 1 tem um calado muito grande, é lento e leva tempo a arrancar, por isso hoje usa-se exclusivamente o número 2.

Cao Pie Chuan (nc 40) (Estampa 11) Junco herbáceo

O Cao Pie Chuan chama-se hoje Shao Chuan (nc 34) e pertence ao grupo dos pequenos fuquinenses. Cao Pie Chuan, quer dizer literalmente barco herbáceo. Este nome provém do revestimento feito de cascas de bambu pregadas ao costado, para lhe permitir melhor resistir às vagas. Há a notar duas particularidades:

1º O leme com porta compensada, que só existe hoje nos barcos de rio

2º As extremidades das vigas (travessas de bordo) que suportam o convés estão à vista, como se pode observar hoje nos Sha Chuan, e em certos juncos do Zhe Jiang.

Nota-se à proa uma âncora de madeira do mesmo modelo das que se usam nos juncos de alto mar, ao sul da foz do Yangzi Jiang.

Hai Gu Chuan (nc 23) (Estampa 12) Junco de mar

O Barco de Mar chama-se hoje Dong Chuan (nc 37), ou Shao Chuan (nc 34), o que é a mesma coisa, somente sem cascas de bambu nos bordos.

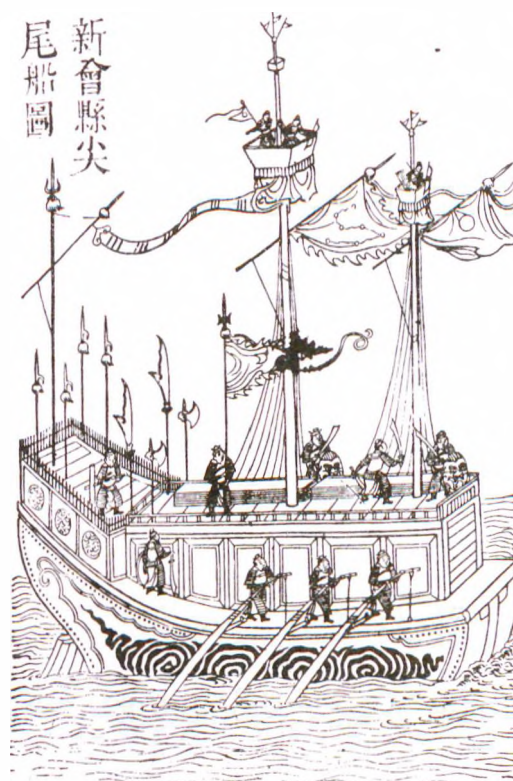
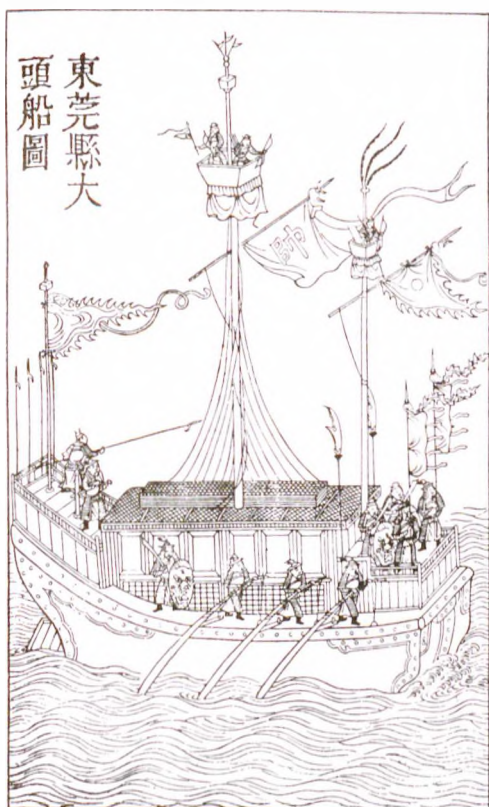
Qi Jiguang diz : o Hai Gu pertence à classe dos pequenos barcos fuquinenses; o seu calado tem sete ou oito pés e pode navegar mesmo com brisa fraca. A sua utilidade e a sua força não se podem comparar com os grandes fuquineses; quando o inimigo é potente e há um encontro, só se pode ganhar se os homens tiverem força e coragem de lutar até à morte. Os barcos da segunda categoria só podem afundar os inimigos e não são capazes de repescar ou de aprisionar os chefes inimigos e é justamente por isto que se emprega o Hai Gu.

Este barco apresenta os mesmos dispositivos que os anteriores; só deles difere pela sua proa levantada e esguia como a dos juncos actuais de Fujian e pelo acrescentamento duma plataforma que sobressai do painel da popa, como a dos Sha Chuan dos nossos dias. É de notar que nesta publicação os juncos de mar têm todos mastros colocados na vertical, ao passo que a maior parte daqueles que figuram nas *Memórias da China*, publicadas pelos missionários, têm o mastro inclinado para a proa, como acontece ainda hoje em grande número dos juncos oceânicos.

Kai Lang Chuan (nc 41) (Estampa 13) Junco quebra - vagas

Porque agora se não emprega mais o Niao Chuan (nc 38), constrói-se um navio rápido semelhante ao Niao Chuan, apenas com diferenças mínimas.

Qi Jiguang diz : O Kai Lang recebeu o seu nome por causa da proa fina; tem um calado de três ou quatro pés, é equipado com quatro remos e com um remo de gingar. Tem a forma de um pássaro e aloja facilmente trinta a cinquenta homens. O andamento do navio não depende nem de vento de popa, nem precisa de mar calmo.

Estampa 7 Junco cantonês

Estampa 8 Junco cantonês de popa estreita

Estampa 9 Junco cantonês de grande proa

Estampa 10 Grande junco fuquinense

Zhuang Weiyang (nc 42), diz : Um Cantonês não é um Fuquinense, o Cantonês é estreito no fundo e largo para cima, e não aguenta as grandes vagas; a sua cobertura de bambu inflama-se facilmente com as bombas incendiárias, o que o diferencia dos Fuquinenses que têm uma cobertura defensiva tão prática como eficaz para repelir o inimigo (nota 10).

Nos últimos anos o general Hou Guobi (nc 43) construíu um Fuquinense melhorado; os construtores navais foram consultados e deram a sua colaboração. Aplicou-se um método preconizando a forma cantonesa abaixo da linha de água e o tecto fuquinenses, de forma que são capazes de cortar vagas enormes e estão garantidos contra os naufrágios (nota 11).

Distingue-se nitidamente nesta figura um leme de gingar instalado à popa semelhante ao que se usa nos juncos oceânicos e fluviais ainda hoje, assim como o apoio exterior do remo de bordo, que permitirá colocar este ao longo da borda, quando não for utilizado.

Nas *Memórias sobre os Chineses*, que representam o mesmo barco, o mastro de vante é inclinado para a proa.

Gao Ba Chuan (nc 44) (Estampa 14) Junco de popa realçada

É um excelente navio para o mar, solidamente construído e muito bom para o combate. Assim como o Chong Guo Chuan (nc 45), (Estampa 16), com o qual se parece muito, tem dois mastros com velas.

A proa é bem lançada como a dos dois modelos precedentes. O homem do leme, assim como o chefe que dirige o combate com a ajuda duma bandeira, abrigam-se numa superstrutura duma forma que lembra as de certos juncos do Yangzi Jiang. Ao lado do homem que toca tambor está um outro guerreiro segurando na mão direita um gongo com a inscrição “Jin” (metal) (ns 46).

Ba La Hu Chuan (nc 47) (Estampa 15) Barco Ba La Hu (nota 12)

O Ba La Hu é muito comum no centro da província de Zhe Jiang e no distrito de Feng Huomen (nc 48) (nota 13), da província de Fujian. É de construção fina abaixo da linha de água e alarga para cima. A proa e a popa são idênticas. O casco é construído com balizas direitas. A proa e a popa têm mais ou menos dez pés de largura, e o barco tem ao todo quarenta pés de comprimento, na popa há uma pequena cabine para um funcionário.

No convés, ao longo dos bordos, colocou-se uma longa prancha; os soldados estão sentados de frente para a popa e remam; cada bordo tem dez ou oito remos. Com a velocidade dá a impressão que se voa sobre a água. Quando há vento arma-se o mastro e içam-se as velas, colocam-se os remos obliquamente na direcção da popa que formam assim lemes laterais e quebra-vagas.

São muito práticos para atacar e perseguir os japoneses; chamam-se também “vela mole” (nc 49) e os piratas temem-nos grandemente. Mais tarde também se construíram nas províncias de Zhe Jiang e de *Tchihli* (nota 14).

Este tipo de barco faz lembrar pela sua forma o que os pescadores empregam correntemente, ainda hoje, nas costas do Zhejiang e de Fujian. É de notar que a figura não condiz com a descrição acima, no que diz

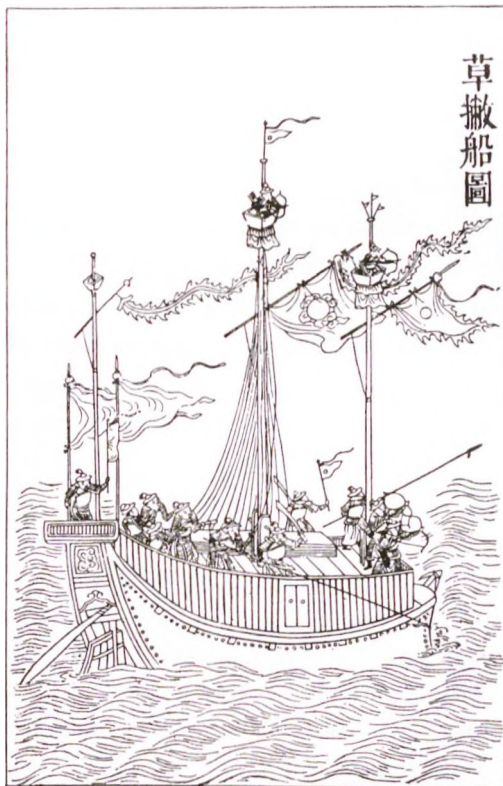
10. Não conseguimos identificar este autor nem a sua obra (nc 42).

11. Hou Guobi (nc 43) não pudemos descobrir; o título You Yi (nc 88) significa: "um general que não está nomeado para uma região especial, mas que está pronto a atacar onde for necessário". O uso moderno desta expressão é "guerrilha".

12. É evidente pelos caracteres utilizados que a palavra "Ba La Hu" é de origem estrangeira. Poderia bem ser a palavra malaia "perahu" N.T.: Em português será parau (Gloss. Dalgado).

13. Feng Huomen, comuna de Fujian perto da embocadura do rio Min.

14. Sob a dinastia Ming distinguia-se o Tchihli do Norte (agora chamado Hogei) do Tchihli do Sul que compreendia a parte sul da província de Shandong, a parte leste do Jiangsu e a parte da província de Anhui, então vizinha do Norte do ZheJiang.

N.T. O que quer dizer o autor ao chamar "voile mou" ao Ba La Hu, não conseguimos averiguar, o que talvez só seja possível consultando um texto chinês. À falta de melhor adoptámos a tradução de "vela mole", que não nos satisfaz. Este pavês não está indicado na figura.

Estampa 11 Junco herbáceo

Estampa 12 Junco de mar

Estampa 13 Junco quebra - vagas

Estampa 14 Junco de popa realçada

respeito à largura do barco "estreito em baixo, largo em cima", o que implicará, como para o Guangdong Chuan (Estampa 7), a existência de um pavês articulado permitindo abrigar os remadores e colocar os remos, quando em repouso, ao longo da borda.

Chong Guo Chuan (nc 45) (Estampa 16) Junco de convés calvo

Qi Jiguang diz : Nos últimos anos melhorou-se o Cang Shan Chuan (Estampa 17) e transformou-se no Chong Guo Chuan que comparado ao Hai Cang é mais pequeno. Não têm nenhuma superestrutura o que torna difícil a atracação. Quando se encontram com navios japoneses pequenos ou pouco numerosos podem atacar.

O casco deste navio, como o do Gao Ba Chuan (Estampa 14) é ornamentado com grandes desenhos compostos por curvas entrelaçadas e irregulares, que, no espírito dos chineses, representam nuvens ou as ondas do mar. Este género de ornamentação já não existe hoje nos juncos. Talvez se possa ver nesta decoração bizarra um processo de camuflagem análogo àquele que os navios empregaram durante a grande guerra de 1914 para tentar enganar o inimigo.

Cang Shan Chuan (nc 50-36) (Estampa 17) Junco de Cang Shan

A proa e a popa deste barco são largas, emprega velas e remos ao mesmo tempo. Com vento da popa içam-se as velas, com vento de proa rema-se. Os remos estão dispostos ao longo dos bordos para ré da baliza mestra; cada bordo tem cinco remos, cada remo dois punhos guarnecidos por dois homens cada um. Quando os remos não estão em uso, os punhos são travados por uma prancha e dispostos de forma a arrastar fora do navio.

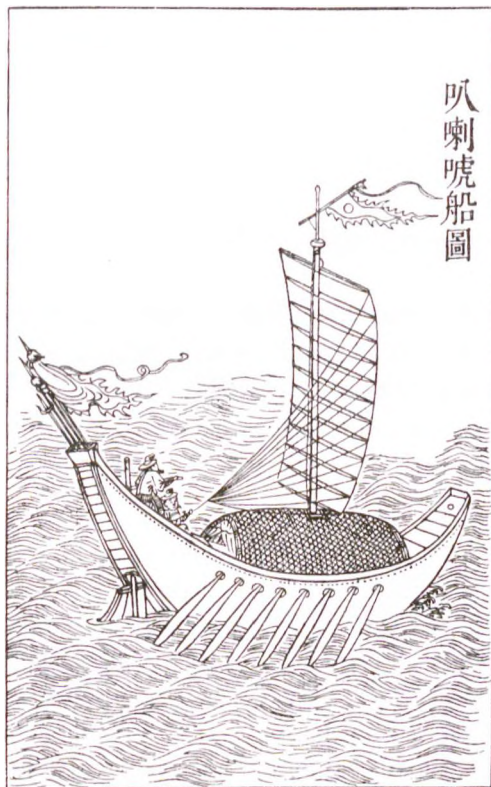
O barco é dividido em duas cobertas, construídas com pranchas; a inferior é lastrada com pedras e a superior serve de campo de batalha. O espaço entre cobertas é acessível por uma escada e por um patamar e são aí os alojamentos. As manobras das velas e dos ferros são executadas na coberta superior. A cada bordo há decorações em pequenos painéis envernizados. São mais estreitos que o cantonês e o fuquinense, mais largos que o Sha Chuan. Para enfrentar o inimigo são práticos e manobreiros, além disso os homens de Wenzhou (nc 51) (nota 15) são os mais duros de Cang Shan (nota 16).

O Cang é pequeno, mesmo assim, nos tempos antigos os pescadores de Taiping Xian (nc 52) (nota 17) empregavam-nos muito, e a sua reputação data dos recontros com piratas e das vitórias que obtiveram. Não sabiam o que era a derrota e nesse tempo a vida era dura e pobre para todos os pescadores. Desde que os piratas entraram no nosso país, é preciso que os funcionários se dêem conta que devem dar a vida como os pescadores de antanho.

Este barco não tem mais de cinco pés acima de água e para as superstruturas outros cinco pés; os barcos inimigos têm as mesmas dimensões, portanto, as forças são iguais, e não os podemos atacar com o esporão, nem afundá-los, como se fossem mais fracos. Num encontro com o inimigo vai-se à abordagem e são as armas brancas a força dos nossos, a sua rapidez e iniciativa que tornam o encontro uma coisa desastrosa para o inimigo.

Quando os navios piratas são pequenos e chegam às nossas costas, os nossos grandes Fuquinenses e Hai Cang são inúteis e devemos empregar os Cang Shan para lhes dar caça. Este último tem um calado de seis ou sete pés como os navios dos piratas e assim os nossos podem capturar os chefes (inimigos) dos mares. Quando o mar está agitado podem aguentar os movimentos e manter a velocidade, nova vantagem que têm sobre os três tipos.

O Cang Shan representa, se é possível dizê-lo, o tipo clássico do navio de combate, tal como é mostrado na maior parte das estampas desta obra. A sua forma é sensivelmente a do Sha Chuan, protótipo do grande

15. Wenzhou, na província de Zhe Jiang; Lat. 27° N Long. 120° E.
16. Cang Shan, na província de Zhe Jiang; Lat. 29° 12' N Long. 121° 08' E.
17. Taiping Xian, (Xian = comuna) na província de Anhui.

Estampa 15 Junco Ba La Hu

Estampa 16 Junco de convés calvo

Estampa 17 Junco de Cang Shan

Estampa 18 Junco de oito remos

navio de comércio usado desde os tempos mais recuados nas viagens longas. Os seus dois mastros são verticais, ao passo que na obra dos missionários o mastro de vante é inclinado para a proa, como na maior parte dos juncos modernos. Note-se que na prumada do mastro grande há um canhão de forma primitiva junto do qual fica de pé um guerreiro batendo num gongo e um segundo tendo na mão a bandeira de comando.

Ba Jiang Chuan (nc 53) (Estampa 18) Junco de oito remos

Só é utilizavel para patrulha e para reconhecimento e não pode atacar o inimigo. Hoje encontra-se nas províncias de Fujian Shandong, Zhe Jiang e Tchihli (ver nota 14).

Os remos deste junco apoiam-se na extremidade duma travessa fixada ao alcatrate. Este dispositivo permite colocar os remos na borda, quando não estão em uso. A parte de vante do casco tem por cima da linha de água uma saliência semelhante à do esporão que terminava a proa dos navios da Antiquidade Grega e Romana. Esta protuberância que se pode ver na maior parte dos desenhos de juncos da presente obra, representa verosimilmente o extremo de fortes cintas, formadas de meios troncos de árvores, destinadas a reforçar as ligações longitudinais do casco.

Ying Chuan (nc 54) (Estampa 19) Junco Águia

Os barcos Sha Chuan oriundos da ilha Chongming (nc 55) (nota 18) podem dar combate ao inimigo; somente na parte superior não estão protegidos contra as bombas incendiárias do inimigo; como se protegerão contra as flechas e as pedras? O Sha Chuan não é como o Ying Chuan que tem uma proa e uma popa finas e iguais e que avança ou recua como um pássaro. Nos dois bordos erguem-se pranchas cobertas com bambus e pregos juntos uns aos outros como as pranchas protectoras do Fujianês. Entre os bambus há seteiras para lançar flechas. Os homens podem remar abrigados.

Este barco é primeiramente usado para atacar o inimigo e para forçar o centro da formação inimiga. Simula ter caído na armadilha, mas os Sha Chuan seguem-no de perto e atacam à arma branca, indo à abordagem e não podemos deixar de vencer. É assim que a "Águia" e o "Areia" se completam mutuamente.

Este tipo de barco, podendo deslocar-se num sentido e no inverso, já não existe na China. Há alguns anos, ainda se podia ver em França, nas costas da Bretanha, um navio de pesca chamado "chatte" construído segundo este princípio e que tinha um leme em cada um dos extremos. Nas *Memórias sobre os Chineses* este barco é chamado "barco com tarrafa".

Yu Chuan (nc 56) (Estampa 20) Junco de pesca

Entre todos os barcos, o barco de pesca é o que pode ser construído com menos materiais e menos trabalho, contudo, é usado para os trabalhos mais duros. Para o manobrar no alto mar são precisos cinco homens, um para a vela, outro para o leme de gingar e um para o canhão em "bico de pássaro".

As velas são leves e não há que recear um naufrágio. Avança com facilidade, vira bem, segue as vagas subindo e descendo. O inimigo vê-o mas não o apanha. Utilizam-se no alto mar para se consolidar uma vitória e para tomar os piratas. Os seus esforços são muitas vezes frutuosos.

A forma deste barco lembra a do Ba La Hu (Estampa 15) e a do barco vai-vem (Estampa 21) que ainda se vêem hoje nas costas do Zhe Jiang. O leme de gingar à popa é manobrado por dois homens, um dos quais, para facilidade de manobra, fica numa prancha colocada no talabardão.

18. Chongming, ilha na foz do Yangzi Jiang (província de Jiangsu).

Wang Suo Chuan (nc 57) (Estampa 21) Junco vai-vem com rede

Encontra-se este tipo no litoral de Xiangshan (nc 58) (nota 19) e na comuna de Dinghai Xian (nc 59) (nota 20), junto ao mar. Tem a forma de um vai-vem, o mastro é de bambu, as velas de algodão, podendo ser manobrado apenas por duas pessoas. Desafiando o mar e as vagas pode sair para o mar alto ou percorrer as imediações das ilhas para procurar algas (nc 60) (nota 21) e para pescar.

Quando navega entre ilhas, os dois ou três tripulantes saltam do barco e encalham-no na margem, ao abrigo da maré e quando querem voltar, voltam a pô-lo a flutuar. Contra o inimigo só pode servir para patrulha e reconhecimento, visto que é o mais pequeno dos barcos de pesca.

Qi Jiguang diz : O Vai-vem é como o laçadeira de ferro, levando dois homens, mais outros dois à proa e à popa para remar; se o vento e o mar se tornam muito fortes tiram-se da água para não naufragar. O seu calado é de sete a oito polegadas; serve para levar mensagens, ou é utilizado nas baías e radas. Começa por reunir-se uma centena, tripulados cada um por dois ou três homens munidos duma espingarda para pássaros, ou melhor, de um canhão "bico de pássaro", são como um enxame de abelhas ou como um formigueiro ao longo das praias e dos canais. Assim, bater o inimigo é muito fácil e, se o inimigo os surpreende, abandonam um dos barcos, o que não é uma grande perda.

A descrição deste barco e o desenho assemelham-se em todos os pontos ao do barco de pedais que descreveremos mais adiante (ver parte descritiva - Baixo Yangzi Jiang). Todavia, neste último barco, o homem à popa impele um remo com os pés e governa com uma pá de remo que segura debaixo do braço. As pequenas dimensões deste barco não lhe permitem aventurar-se fora dos cursos de água e lagos abrigados.

Liang Tou Chuan (nc 61) (Estampa 22) Barco com duas cabeças

Já no *Da Xue Yan Yi Bu* (nc 62) (nota 22) havia um parágrafo sobre o Liang Tou Chuan ; o Liang Tou Chuan é usado para transportes marítimos. É de grandes dimensões e quando encontra vento forte torna-se de difícil manobra. Para este efeito colocou-se-lhe um leme em cada extremo; em caso de vento Leste ruma-se para Oeste e em caso de vento Sul, ruma-se para Norte.

De entre os navios de longo curso, nenhum é tão apto a desempenhar funções de guerra. Não têm receio de um desastre e nada os impede de se desviarem; isto não acontece sem que tenham procurado reforços, ou quando suponham que as flotilhas inimigas começavam a dar sinais de desordem. Atacando com eles o inimigo, mesmo os piratas mais disciplinados serão desorganizados pelos nossos.

O Liang Tou Chuan representa, sob uma forma pitoresca, ou melhor, simbólica, um tipo de navios análogo ao Ying Chuan (Estampa 19), também ele equipado de um leme em cada um dos extremos.

Uma guerra naval não mete medo aos soldados de infantaria, o que parece ser o caso dos povos Sha. Os Sha vivem à borda de água e conhecem muito bem os caprichos do mar. Saem e entram com vento favorável e voltam às suas terras planas da província de *Tchihli* do Sul . Também os encontramos nas comunas de Taicang (nc 65) (nota 23), Chongming (nc 55) (ver nota 18) e Jiading (nc 66)(nota 24). Os Sha só se podem utilizar para reconhecimento nas radas e nos mares muito próximos. Quando se quer ir além das ilhas Maji Shan (nc 67) (nota 25), Chenqian Shan (nc 68) (nota 26), etc, é-se obrigado a usar os Fujianenses, Cang, ou ainda os Guangdong,

19. Xiangshan, na província de Zhe Jiang; Lat. 29° 29' N Long. 121° 51' E.

20. Dinghai, na província de Zhe Jiang; Lat. 30° 03' N Long. 122° 06 'E.

21. Algas : Porphyra laciniata ou Porphyra vulgaris, ambas muito procuradas na China.

22. O Da Xue Yan Yi Bu (nc 62), em cento e sessenta e tal volumes, obra enciclopédica completada por Qiu Jun (nc 63) nos fins do século XV.

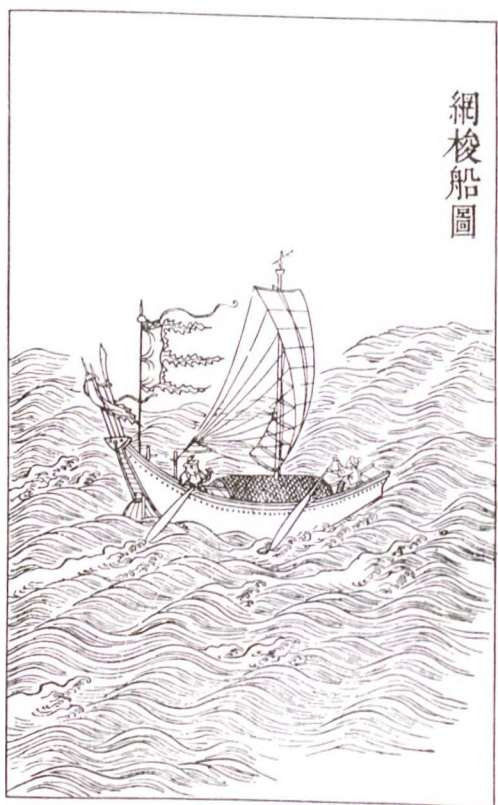
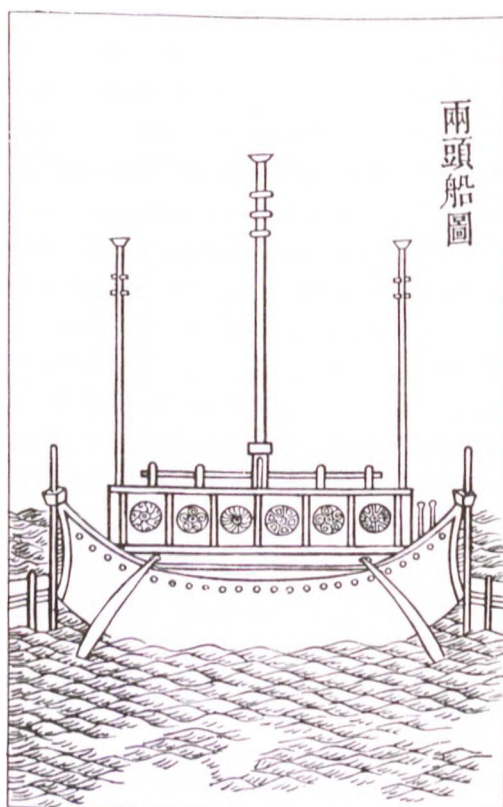
23. Tai Cang, na província de Jiangsu: Lat. 31° 28' N Long. 121° 07' E.

24. Jiading, na província de Jiangsu.

25. Maji Shan, na província de Jiangsu: Lat. 30° 42' N Long. 122° 26' E.

26. Chenqian Shan, na província de Jiangsu; Lat. 30° 44' N Long. 122° 48' E.

Estampa 19 Junco Águia

Estampa 20 Junco de pesca

Estampa 21 Junco vai-vem com rede

Estampa 22 Junco com duas cabeças

Hubei, etc. Pode melhorar-se o Barco da Areia de modo a dar-lhe um bom comportamento no mar com mau tempo. Podem usar-se nos mares do Norte e não nos mares do Sul, porque uns são pouco profundos e os outros não. Têm fundo chato, não podendo portanto cortar as grandes vagas de um mar profundo. Por outro lado, os mares do Norte têm ondas de fundo e o Fujianês e o Cang Shan Chuan com as suas formas finas receiam-nas muito, enquanto que o Barco da Areia não as receia. Nos mares do Norte pode-se usar uma âncora de ferro, enquanto que nos mares do sul se podem usar só âncoras de madeira (nota 27).

Mao Xibing (nc 69) (nota 28) diz: Uma antiga lei promulgada pelo Imperador Tai Zu (nc 70) (nota 29) regulamentava rigorosamente os barcos de dois mastros e proibia-os de sair para o mar secretamente. Há muito tempo que estamos em paz e esta lei caiu em desuso, e os barcos de dois mastros passaram a estar em voga, e até os há de cinco mastros. Um grande veleiro do Yangzi Jiang percorre assim mil "li" por dia (594 quilómetros = 320 léguas marítimas).

É a razão pela qual os navios "areia" entram nas baías depois de terem deixado os mastros de vante no estuário onde se aluga um porta-voz que corre as repartições ao longo do mar para provar que sem dois mastros não convém, e manifestar a esperança de que o seu uso secreto venha a ser permitido. Afinal pode-se manobrar com um ou dois mastros; é tudo uma questão de velocidade.

Está estipulado que os povos Sha só têm direito a um barco por família; que os barcos da Polícia que necessitam de velocidade possam ter vários mastros e lemes de gingar, como os barcos Liang Chuan (nc 71)(nota 30).

Os barcos da Polícia devem ser de um modelo determinado, que permita reconhecê-los nos rios ou no mar alto. Os outros Sha Chuan só têm direito a um mastro, sendo proibida mais do que uma enora. As autoridades da Província e das comunas são incumbidas de o conseguir no prazo de um mês sem contemplações. Os reincidentes serão considerados como inimigos susceptíveis de serem capturados por toda a gente; os que derem informações serão largamente recompensados. Só se podem levar as velas e os mastros de reserva para reparar as avarias que sobrevenham no mar, e é-se limitado a uma enora. Tudo isto me parece pouco mais ou menos assim: Eu faço sempre um barco robusto e ele um barco fraco; ou: eu, um que é rápido e ele um que é lento. É uma Lei da Construção Naval bem justa!

Este nome de Sha Chuan ainda é hoje dado aos navios oceânicos que cruzam as costas arenosas de Shandong e de Jiangsu (ver parte descritiva - Costas do Norte). Os habitantes destas regiões são chamados "habitantes da areia "e os seus navios "navios da areia". Os navios actuais têm quatro a cinco mastros, dos quais três móveis. Às vezes são armados com um canhão visível no interior através duma portinhola aberta no painel da popa. No capítulo dedicado aos mastros encontram-se algumas observações relativas aos mastros suplementares.

Wu Gong Chuan (nc 72) (Estampa 24) Junco centopeia

Este navio tem a forma duma centopeia; é oriundo do SE (nota 31), e equipado com canhões portugueses, tendo os mais pesados mil "Kin" (505 quilos) e os mais leves cento e cinquenta "Kin" (75 quilos). O seu efeito é violento. Podemos proteger-nos deles com madeira, pedras, bronze ou estanho, de maneira que nada seja destruído, que nada seja queimado. A velocidade dos seus projécteis é parecida com a do trovão e do relâmpago,

27. Esta observação não tem qualquer valor náutico, o emprego das âncoras indicadas foi determinado por outras circunstâncias, que nada têm a ver com a profundidade do mar.
28. Mao Xibing não foi identificado.
29. Provavelmente o Imperador Ming Taizu, que ascendeu ao trono em 1368 e morreu em 1399.
30. Os Liang Chuan carregados de arroz proveniente de taxas cobradas nas províncias, tinham prioridade a fim de chegarem à capital sem demora.
31. Sudeste quer dizer : Malásia.

nada sendo mais desastroso que a sua força, nem mais acutilante que a sua energia. Em suma, o mais maravilhoso produto do talento dos Bárbaros das Ilhas (nota 32).

Este método propagou-se e penetrou na China e serviu-nos para resistir aos invasores; todas as nossas peças de artilharia, os nossos canhões, as nossas flechas, as nossas lanças e as nossas bombas eram inferiores às suas armas e por isso a sua construção, que data de 1525, foi abandonada em 1534. Neste intervalo de vários anos não houve nenhum exemplar que não provasse a sua grande eficácia. Ge Zhichuan (nc 73) (nota 33) diz: "O espírito da Centopeia pode submeter a Serpente" e o princípio de construção naval não é diferente. É precisamente por isso, que mesmo com mares calmos e rios tranquilos, se quis durante gerações aumentar a força da Serpente Comprida, mas isso não aconteceu, de tal forma que nunca pôde ultrapassar a potência que pertence à construção do Centopeia. Daqui proveio que o nome deste último se estabelecesse e fosse perpetuado.

No alto mar este barco é muito rápido; só ventos contrários é que o podem atrasar. Em Dacang Guo (nc 75), Sudeste de Zhangzhou (nc 74) (nota 34), os Bárbaros das Ilhas de Sonda foram obrigados todos os anos a esperar pelo vento noroeste, no começo do inverno, para poder partir, e o vento sudeste, no começo do verão, para voltar, o que quer dizer que um navio não pode navegar sem vento favorável.

Só o Wu Gong Chuan dos Fo Lang Ji com a sua querena fina e o seu largo convés, com os bordos apetrechados com várias dezenas de remos, pode navegar a grande velocidade sem receio de naufragar, outra razão para imitar o método de construção deles. A não ser que um tufão cause uma tempestade terrível, nada parará o seu avanço. Além disso, nestes mares há duas marés por dia e, se as seguirmos, hão-de percorrer-se várias centenas de Li por dia, se nos amarrarmos aos remos e aos remos de gingar.

Da mesma forma que o Navio de Duas Cabeças (estampa 22), a que foi buscar o carácter simbólico, o Centopeia não pode ser identificado com nenhum dos outros navios actualmente em uso.

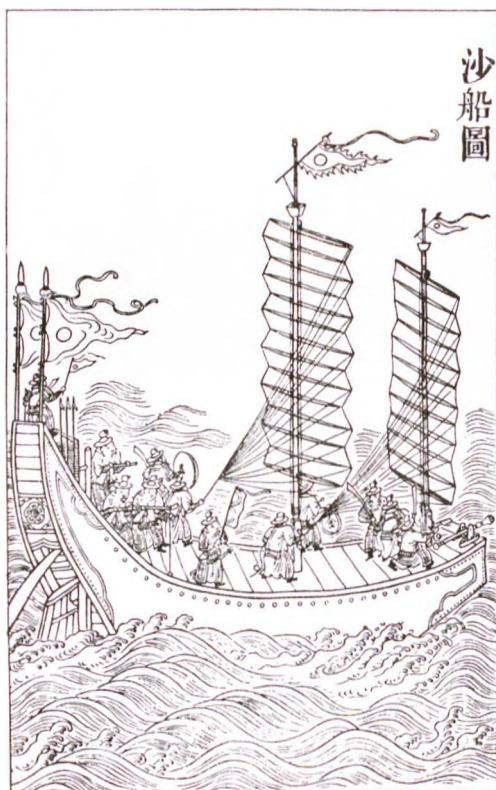
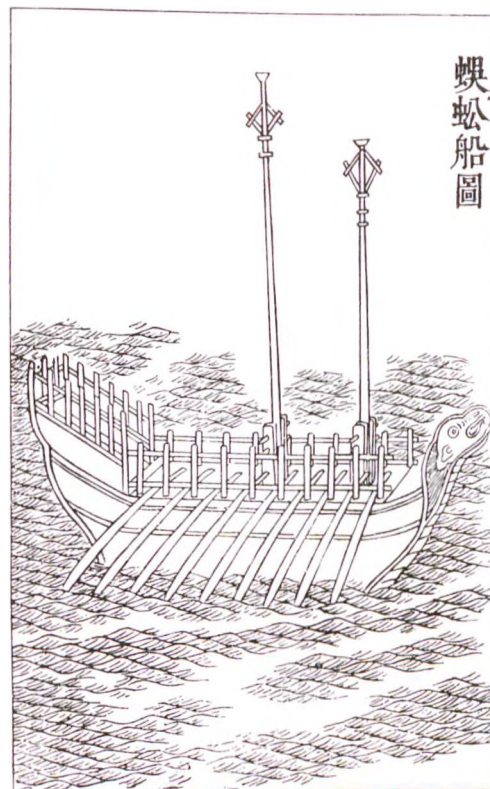
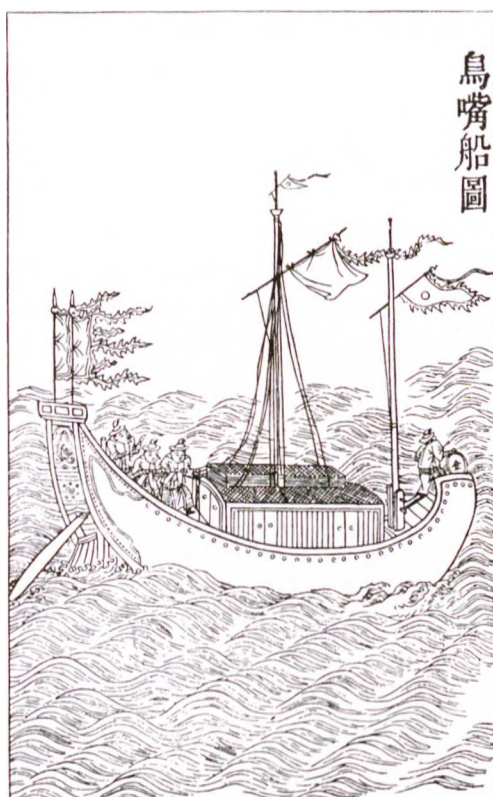
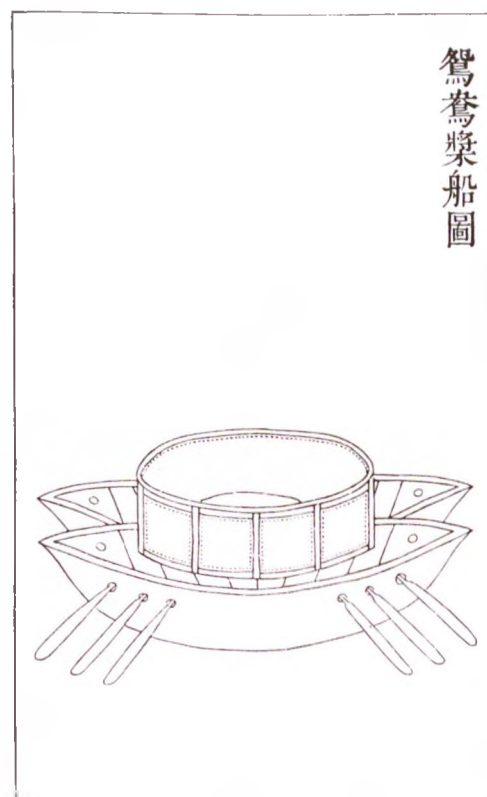
Niao Zui Chuan (nc 76) (Estampa 25) Junco bico de pássaro

Vem de Wenzhou (ver nota 14), Taizhou (nota 35), Chongming, Haimen (nota 36) e de outros locais, e tem a proa em forma de bico de pássaro. Quando há vento, içam-se as velas; sem vento, rema-se. O comprimento é de quarenta a cinquenta pés. As gentes do Sul empregam-no também para a pesca. A proa recurvada para cima, em forma de voluta, lembra a de alguns juncos actuais que navegam na bacia do Yangzi Jiang.

Yuan Yang Jiang Chuan (nc 77) (Estampa 26) Junco patos mandarins

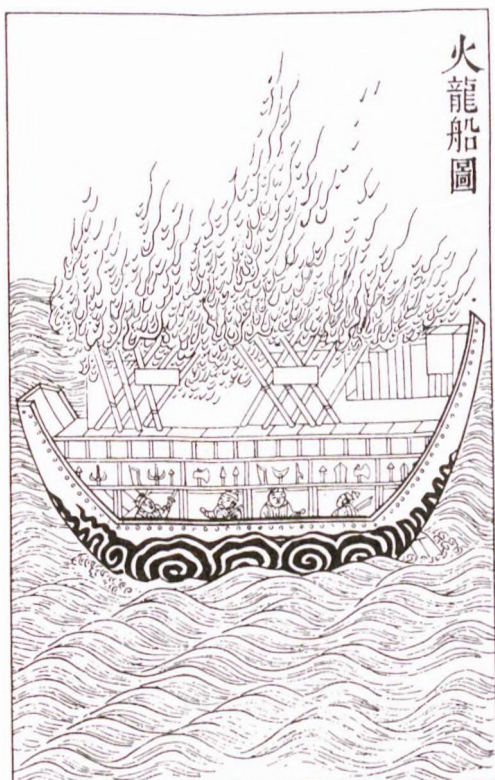
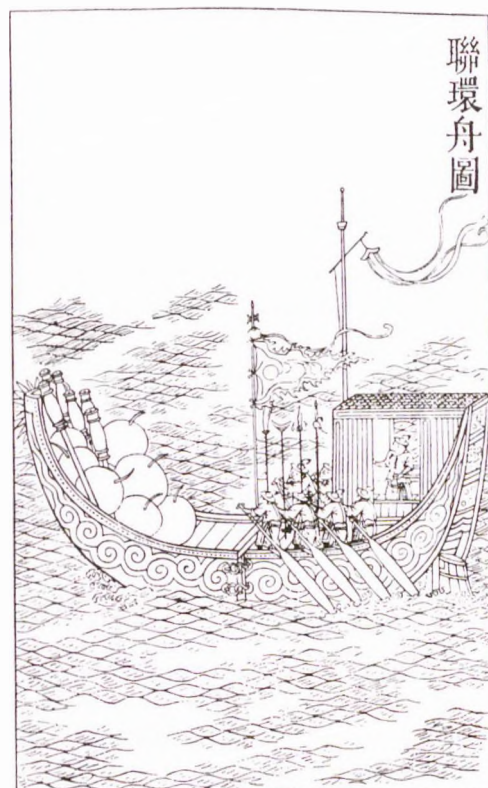
Colocam-se dois barcos amarrados um ao outro. A forma parece a de um barco antigo com paveses de madeira. Não se empregam mastros. Cada um tem o comprimento de trinta e cinco pés e a largura de nove pés; no paiol de mantimentos colocam-se peles de boi verdes e escondem-se os instrumentos de guerra. Oficiais valentes remam; há 4 remos por bordo. No paiol há orifícios para lançar flechas pelos dois bordos. Quando o inimigo se aproxima os dois barcos remam com fúria. Quando se estiver próximo, partem-se as amarrações, e o barco divide-se em dois que atacam o inimigo, um por bombordo e outro por estibordo o que aumenta as dificuldades de escapar. É vencido sem apelo nem agravo.

Segundo a História Natural Chinesa, os patos mandarins vivem sempre como um casal, o macho e a fêmea sendo inseparáveis, donde o nome dado a estes dois barcos acoplados.

32. As ilhas de Sonda, em geral a Malásia, donde vinham os primeiros visitantes ocidentais, Os Portugueses e os Holandeses.
33. Ge Zhichuan, famoso alquimista do século IV, ver Giles: A Chinese Biographical Dictionary nº 978.
34. Zhangzhou, distrito na província de Fujian; Lat. 24º 15' N Long. 114º 40'E.
O país chamado Da Chang é na baía de Xiamen.
35. Taizhou, na província de Zhe Jiang; Lat. 28º N; Long. 121º E.
36. Haimen, na província de Zhe Jiang; Lat. 28º 43' N; Long. 121º 25' E.

Estampa 23 *Junco areia*

Estampa 24 *Junco centopeia*

Estampa 25 *Junco bico de pássaro*

Estampa 26 *Junco patos mandarins*

Estampa 27 Junco mãe e criança

Estampa 28 Junco de rodas

Estampa 29 Junco dragão vermelho

Estampa 30 Junco dragão de fogo

Estampa 31 Juncos ligados por correntes

Zi Mu Zhou (nc 78) (Estampa 27) Junco mãe e criança

Comprimento total: trinta e cinco pés, a parte de vante tendo vinte pés e sendo do modelo de um navio de guerra antigo; e a parte de ré, com quinze pés, de dois costados laterais de um casco vazio, no qual se esconde um pequeno barco. Uma vez em posição é coberto de pranchas para abrigar os homens, e há quatro remos por bordo. Também há remos na parte de vante, chamada "Mãe", para o caso do vento virar. No porão de vante esconde-se palha, cânhamo embebido em óleo, ligado a uma mecha que por sua vez está em comunicação com um barril de pólvora negra. A parte de vante é consolidada com pregos de aço, serrados em forma de dentes de lobo, e pontiagudos. Se se aborda o inimigo com o auxílio de cabos de grande bitola, passam-se ganchos do porão do nosso navio ao casco do inimigo, e amarram-se os navios solidamente. De alto atiram-se flechas, atiram-se pedras e por fim pega-se fogo à "Mãe", que arde com o inimigo. Em seguida os nossos soldados desligam a "Criança" e voltam à sua base.

A descrição minuciosa deste género de barco revela-nos uma armadilha de guerra inédita nos países ocidentais, a que certamente não falta engenho. A armadura de pregos em dente de lobo, colocados avante faz o papel do "corvo" lançado pelos Romanos sobre o navio inimigo, a fim de o imobilizar e transformar o combate naval numa batalha terrestre.

Che Lun Ge(nc 79) (Estampa 28) Junco de rodas

Tem um comprimento de quarenta e dois pés e uma largura de treze pés. Por fora do casco e nos dois bordos fixa-se uma prancha de um pé de largura, e entre essa prancha e o casco montam-se quatro rodas. Estas rodas imergem cerca de um pé e são movidas pela força humana a uma grande velocidade. A parte de vante é chata e tem um comprimento de oito pés; o porão do centro tem vinte e sete pés de comprimento e o da popa sete. Por cima dela há uma casa de leme. O porão do centro é coberto a todo o comprimento por um abrigo de pranchas; as dos bordos são móveis, e têm duas vezes cinco pés de largura cada uma. Estão penduradas e podem

rodar sobre os seus gonzos como taipais.

Ao aproximarmo-nos do inimigo faz-se primeiro fogo com os canhões, as flechas e as bombas incendiárias, que estão no abrigo invisível para o inimigo. Quando a força esmorece, abatem-se de repente estas pranchas móveis que ficam verticais como se fossem muralhas do bloco central. Empregam-se por toda a parte peles de boi verdes, para proteger os homens do centro que lançam as suas bolas de fogo, as suas lanças, e fazem fogo com os canhões até que o inimigo seja queimado ou destruído.

O barco de rodas accionado pela força humana ainda se usa na China, nos rios de Guangdong, com a diferença de as rodas laterais terem sido substituídas por uma roda só, à popa, para facilitar as evoluções por entre os numerosos navios que sulcam esses rios. As peles de boi, sobre as quais estão representadas cabeças de tigre, estavam fixadas em painéis móveis que serviam de abrigo aos combatentes e que se abatiam antes da abordagem.

Chi Long Zhou (nc 80) (Estampa 29) Junco dragão vermelho

A forma deste barco é a de um dragão; tem três cobertas onde se guardam os instrumentos de guerra e as bombas. A proa representa a cabeça de um dragão com a goela aberta, onde se coloca um soldado para observar os movimentos do inimigo. As costas do dragão estão cobertas de bambu, de castanhas (trapa bicornis), de pregos e de grampos por toda a parte; aqui, poucos; ali, muitos, de maneira que tudo está fortificado até à coberta superior.

No ventre, há uma pequena porta de ferro que conduz à coberta central, com um patamar para passar duma para outra e para o abastecimento em bombas. A cada bordo há um remador e uma armação de madeira para alar o navio por meio de varas. Este navio é construído para brulote. O casco tem balizas e o porão está chapeado de ferro. Mesmo sacudido pelo vento e pelas vagas, não se pode afundar. A vante há um só mastro que enverga velas; há uma janela donde um soldado manobra o leme. Há dois homens que fazem de vigias e mais dois que se revezam aos remos. A construção é programada para que várias centenas destes barcos sejam construídos ao mesmo tempo. Toda esta frota vagueia pelos rios como dragões vermelhos, à espera dos piratas que empurram para as margens para os abater com uma avalanche de fogo, de nuvens venenosas, de flechas, etc.

Huo Long Chuan (nc 82) (Estampa 30) Junco dragão de fogo

Na guerra terrestre empregam-se carros, na guerra naval empregam-se barcos de um modelo especial.

Já no Wu Jing(capítulo No.11 da arte marcial geral) (nc 83)(nota 37) havia uma estampa do barco de guerra Meng Chong (Estampa 2a, a comparar com a Estampa 2). Este foi construído segundo este modelo e pertence portanto à classe dos Juncos de Mar. É revestido a toda a volta com peles de boi verdes ou de bambu. Com estas duas coberturas pode resistir às flechas e às pedras. Na parte superior fizeram-se portinholas para os canhões e seteiras para atirar flechas contra o inimigo. Tem três cobertas: a superior, a central e a inferior. À proa e à popa têm um patamar, que não se vê do exterior, para comunicação entre a coberta superior e a inferior. As cobertas são revestidas de pranchas reforçadas com facas e pregos. A cada bordo instalaram-se remos ou mesmo rodas, o que faz com que, para cavalgar as vagas ou romper contra o vento, os movimentos sejam rápidos.

Contratam-se quatro homens como marinheiros cuja tarefa é, logo que se encontra o inimigo, simular a derrota, enquanto os heróis estão escondidos nos porões. Estes quatro homens deitam-se ao mar e fogem, e espera-se que o inimigo aborde o nosso barco. Serão tentados a entrar todos de roldão na coberta protegida com

37. Wu Jing: título abreviado de Wu Jing Zong Yao, em quarenta capítulos, de que o quinto contém a passagem citada no nosso T'ou Chou Tsi Tcheng. *O Wu Jing foi compilado por Ceng Gongliang e outros, nas primeiras décadas do século XI.*

pranchas reforçadas com facas e pregos. Os que sobem são feitos prisioneiros e são algemados; o resto pode ser acabado mesmo por desajeitados ou por mulheres doentes.

E os nossos soldados! Quando atacam e penetram nas linhas inimigas, os nossos barcos levam matérias inflamáveis escondidas nos seus dois flancos - mais de 100.000 libras. Ataca-se à esquerda e à direita; a nossa força é irresístivel. Um destes barcos vale bem uma dezena dos que se empregam de ordinário.

Infelizmente, bem cedo, os outros também os virão a empregar.

Lian Huan Zhou (nc 84) (Estampa 31) Juncos ligados por correntes

De um comprimento de cerca de quarenta pés, de longe podem ser tomados por um só navio. Na realidade está dividido em dois: a parte de vante é um terço do total, e a de ré, dois terços. Estas duas partes estão ligadas por arganéus. A vante há grandes canhões que lançam nuvens, areia tóxica, fogo e outras coisas semelhantes. A proa é farpeada com pregos aguçados em forma de croques com as pontas para vante. A parte de ré tem dois bordos com vários remos e leva soldados. Para atacar o inimigo toma-se um vento ou uma corrente favoráveis e procura-se cortá-lo da base. Com os pregos da proa lançamo-nos contra o barco inimigo; os arganéus desengatam-se e a parte de ré pode voltar à base. Os inimigos atacados ficam aterrorizados pelo uso destes mecanismos, um projecto extraordinário de guerra naval!

Os dois arganéus são grandes, redondos e em ferro, e os dois gatos de vante e de ré são também em ferro. Com o choque da abordagem estes gatos desengatam-se e a parte de ré pode voltar à base.

Este barco, dizem-nos, tinha "bombas tóxicas, pedras miraculosas e fogos envenenados". Os chineses foram, portanto, precursores dos Ocidentais na invenção dos piores meios de destruição, mas é forçoso reconhecer, para seu crédito, que não perpetuaram o seu emprego até aos nossos dias.

RELAÇÕES COM O ESTRANGEIRO

A China foi em todos os tempos um país pacífico. Soube, graças às suas tradições milenárias, conservar as suas instituições, as suas leis, os seus costumes, apesar dos ataques de invasores que tiveram que recuar ou deixar-se absorver por uma população desprovida de todos os meios de defesa, tanto em terra como no mar. O instinto de segurança incita-a a ficar no seu país, onde encontra na riqueza do solo, todos os elementos necessários à subsistência dos seus habitantes. É aqui que se tem que ir buscar a explicação para a sua ausência tradicional de expansão, e acima de tudo, pelo seu desejo de manter completo isolamento face ao estrangeiro. Enquanto as outras nações procuram garantias de poder e de prosperidade nas relações comerciais, a China nunca deixou de opor, em todas as épocas, um dique às influências externas, pondo os seus cidadãos ao abrigo de qualquer contacto com o estrangeiro. O seu governo nunca ignorou que logo que a bandeira chinesa fosse desfraldada em navios capazes de empreender navegações de longo curso, a sede das riquezas, tão intensa nos chineses, levaria os capitães aos extremos do Mundo. A influência do estrangeiro estender-se-ia desde então a ela, não só pelo contributo do comércio, mas também pela introdução de procedimentos industriais, susceptíveis de romper a harmonia da economia interior que assenta essencialmente sobre a igualdade da produção e do consumo. Partindo desta base, os Imperadores quiseram tornar as viagens de longo curso impossíveis, impondo aos construtores e armadores de navios, sob pena de sanções muito severas, dimensões e formas de navios quase impróprias para navegações de longo curso, proibindo-os de lhes introduzirem alterações por mínimas que fossem. Desde então, seria extraordinário que a arte náutica, assim jugulada pelos Éditos Imperiais, tivesse feito quaisquer progressos num povo que pouca disposição tem para caminhos aventurosos.

Hoje, que esses Éditos já não têm força de lei, numerosos juncos de modelos ultrapassados continuam a comerciar exclusivamente nos mares da China. O seu número diminui de ano para ano, para dar lugar aos navios a vapor, mas se bem que estes tenham toda a latitude para estabelecer relações com países estrangeiros, a tradição inveterada do isolamento domina ainda o interesse; deixou tal marca no chinês, que este continua, como os seus antepassados, a ficar em casa. Como no passado, os juncos são construídos segundo os mesmos modelos primitivos, sem que lhe seja introduzido qualquer melhoramento, que lhes permita o comércio com países longínquos.

Em rigor, esta obstinação pode explicar-se pelo espírito de rotina, que é tão próprio dos construtores chineses. Mas, não deveria acontecer o mesmo para a marinha de vapor, construída a maior parte das vezes no estrangeiro, ou por estrangeiros, que também ela fica confinada aos mares da China, se bem que as suas características lhe permitam enfrentar as nações mais arredadas. Assim, chegamos à surpreendente constatação de que o maior império do mundo, pela sua extensão e pela sua população, interdita qualquer contacto marítimo com o estrangeiro; nem os navios de comércio, nem navios de guerra mostram a bandeira nacional no exterior.

DESCOBERTA DA AMÉRICA PELOS CHINESES

No entanto, os chineses nem sempre tiveram falta de iniciativa para as viagens longínquas. Não se admite que a América foi descoberta pelos chineses, pelo menos 1.000 anos antes que Cristovão Colombo aportasse à ilha de São Salvador? Esta opinião está confirmada por uma descoberta arqueológica feita numa localidade das Honduras chamada Copan*. Esta localidade possui um monumento em ruínas no qual se reconhece uma figura esculpida que não é outra senão o Tai Ji (nc 85), um dos símbolos mais venerados pelos chineses (ver a descrição no capítulo: Ornamentos dos juncos). Segundo o fundo religioso deste povo, o Tai Ji é a fonte de tudo. É a essência de todos os seres, é, de certo modo, o deus soberano. Ora, encontrar este símbolo num monumento americano não é uma prova séria do bom fundamento da opinião que faz provir da Ásia a corrente civilizadora, de que o Perú e o México sentiram outrora a influência ?

Supõe-se que o monumento de Copan remonte ao século XIII da nossa era, mas foi no século IV que os chineses, ou talvez os japoneses, pela primeira vez abordaram a América.

O Senhor de Quatrefages, num trabalho publicado em São Francisco, emitiu a opinião de que as relações entre os dois continentes devem ter tido por origem o desvio de um junco à deriva em direcção à Califórnia. Estes juncos não teriam atravessado o Oceano Pacífico em linha recta, mas teriam abatido para Norte, por efeito das correntes, e teriam então alcançado a península do Alasca ou uma das Ilhas Aleútes e, depois, seguindo a costa, teriam chegado à Califórnia. Teria sido aqui que se teriam estabelecido relações entre os chineses, ou os japoneses, e os aborígenes mexicanos.

Certos relatos antigos provam que os chineses tinham tanto espírito de iniciativa como os habitantes de qualquer nação ocidental da Europa da época.

Na dinastia Tang (século X d. c.), dizem os anais que os habitantes de Cantão fretaram barcos estrangeiros - sem dúvida Árabes - para comerciar com a ilha de Ceilão. Levaram pombos correios e serviram-se deles para enviar cartas. Os Mongóis, indo da China para a Pérsia, estabeleceram relações por mar entre estes dois países com grandes frotas, levando embaixadores e mercadorias. Esta longa e arriscada viagem era realizada na época da monção de Nordeste, e acabava com a de Sudoeste, que os trazia de regresso aos mares da China.

Bem antes de Vasco da Gama, os chineses já tinham visitado a Índia, o Golfo Pérsico e a Arábia e mesmo a costa de África até ao Cabo da Boa Esperança. Os anais de Ormuz mencionam que se tinham visto no Golfo Pérsico 400 navios chineses carregando uma infinidade de mercadorias preciosas.

A confirmação destas viagens longínquas é-nos dada por Marco Polo no relato da sua viagem de volta à Europa, pelos começos do ano de 1291. Marco Polo, acompanhado do pai, do tio e de três embaixadores indianos, deixou as margens do Bei He para se dirigir à Índia por via marítima, e de lá, voltar à pátria por via terrestre. A expedição era composta por catorze navios, postos à disposição dos viajantes por Koubilai Kan.

Estes navios, de dimensões diferentes, tinham quatro mastros que podiam envergar até nove velas e mesmo doze. Quatro ou cinco tinham tripulações que iam de 250 a 260 homens. O conjunto da flotilha compreendia cerca de 1.500 homens, e tinham abastecimento de víveres para dois anos. Depois de uma navegação de três meses chegaram à ilha de Samatra, e daí levaram dezoito meses para chegar a Ormuz, objectivo final da sua viagem ao reino de Argão.

*) *Ver artigo publicado na "L'Illustration" de 30 de Outubro de 1886 (e nota 38 na página seguinte).*

Citámos este episódio da viagem de regresso de Marco Polo à Europa, porque ele nos esclarece sobre a duração da travessia que os chineses deviam prever para se dirigirem à entrada do Golfo Pérsico. Ressalta de certos factos mencionados por Marco Polo que a partida das margens do Bei He, teve lugar provavelmente no começo do ano de 1291, época mais favorável para rumarem ao Estreito de Malaca, sob o impulso da monção de Nordeste. O relato não indica quanto tempo estiveram em Samatra. A partida desta ilha foi, sem dúvida, subordinada à chegada da monção de Nordeste, que lhes devia permitir transpor a longa singradura do Oceano Índico, depois de os ter levado a Samatra. Mas esta monção cai progressivamente em Março e Abril, para dar lugar à de Sudoeste, que sopra no Golfo de Bengala e no Golfo da Arábia do mês de Maio até ao fim de Setembro. Os viajantes chegaram a Samatra na mudança da monção e, estiveram assim imobilizados no ancoradouro durante longos meses à espera que a monção de Nordeste voltasse, o que não acontece senão em Outubro.

Isto parece ser a explicação mais plausível da lentidão desta travessia que, em circunstâncias normais, com a escolha judiciosa do momento da partida, poderia ter sido consideravelmente abreviada. Isto, é claro, salvo qualquer incidente que tivesse havido a bordo.
(Nota 38, 39)

38. Explorámos esta informação, mas não encontrámos nenhum relatório científico sobre este assunto. Nem na Holanda, nem na América se confirmou esta descoberta. (Informação do Reference Dept. Orientalis Division, Library of Congress, Washinton, DC.)
39. Sobre as viagens marítimas, ver também, entre outros, no T'oung Pao, vol. XVI, pg. 71, W. Rockhill: "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the XIV century". vol. XXX, pg. 237-452, P. Pelliot:"Les grands voyages maritimes chinois au début du XVième siècle". vol.XXXI, pg. 274-314i, Notes additionelles sur Tcheng Houo et sur ses voyages.vol, XXXII, pg. 210-222i, "Encore à propos des voyages de Tcheng Houo."vol. XXXIV, pg. 341-412. J.J.L. Duyvendak:"The true dates of the Chinese Maritime Expeditions in the early fifteenth century". no B.E.F.E.O.vol. IV 1904, pg. 131-440i, P.Pelliot:"Deux Itineraires de Chine en Inde."nos Verhandelingen der Kon. Akademie v. Wetenschappen.afd. Letterkunde N.R. XXXII.nº 3, J.J.L. Duyvendak:"MA Huan Reexamined."no Journal of the China Branch Royal Asiatic Society N.S, XX pg. 209-226, XXI pg.30-42; G.Phillips:"The Seaports of India and Ceylon, described by Chinese Voyagers of the 15th century, together with an account of Chinese navigation from Sumatra to China."nos Monumenta Cartographica Africae et Aegypti Tomo IV fascículo 4,1939; J.J.L. Duyvendak:"Voyages de Tcheng Houo."

NOTAS CHINESAS

1 船
2 集遺
3 歷代紀事年表
4 成王
5 揚州
6 糧河＝運河
7 九江
8 北直隸
9 艘
10 划航
11 Não identificado
12 古今圖書集成
13 經濟彙編 巫 戎政典第九十七卷水戰部
14 遊艇
15 拍竿
16 大艦
17 蒙衝
18 沙船
19 樓船
20 走舸
21 鷗
22 鬬艦
23 海鶻
24 廣東
25 尖尾
26 新會縣
27 大頭
28 東莞縣

29 烏船
30 横江船
31 白艚
32 佛郎機
33 大福船
34 哨船
35 戚繼光
36 蒼船
37 冬船
38 鳥船
39 快船
40 草撇船
41 開浪船
42 莊渭陽
43 侯國弼
44 高把船
45 艛艣船
46 全
47 叭喇唬船
48 烽火門
49 艉帆
50 蒼山船
51 温州
52 太平縣
53 八槳船
54 鷹船
55 崇明
56 漁船
57 網梭船
58 象山
59 定海縣
60 紫菜
61 兩頭船
62 大學衍義補
63 邱濬
64 沙
65 太蒼
66 嘉定
67 馬蹟山
68 陳錢山
69 毛希秉
70 太祖（明）
71 艟船
72 蜈蚣船
73 葛稚川
74 漳州
75 大倉國
76 鳥嘴船
77 鴛鴦槳船
78 子母舟
79 車輪舸
80 赤龍舟
81 蔆角
82 火龍船
83 武經總要卷十一
84 聯環舟
85 太極
86 三才圖會
87 五牙艦
88 遊擊

leia - se

PEKIN	-	BEIJING
HOUANG	-	HUANG HE
CHA-SHA	-	SHA
YANG TCHEOU	-	YANGZHOU
NANKIN	-	NANJING
TCHIHLI	-	JIANGSU
T'SONG MING	-	CHONGMING
TAI TSANG	-	SHANGHAI
KIU KIANG	-	JIUJIANG
TING HAI	-	DINGHAI
SIANG CHAN	-	XIANGSHAN
YANG TSE KIANG	-	YANGZI JIANG
HAI MEN	-	HAIMEN
TAI TCHEOU	-	TAIZHOU
WEN TCHEOU	-	WENZHOU
SOUNG MEN	-	CHONGMING
FOUCHEON	-	FUZHOU
FOUKIEN	-	FUJIAN
KOUAN TONG	-	GUANGDONG
TCH'ANG TCHEOU	-	QUANZHOU
AMOY	-	XIAMEN
CANTON	-	CANTÃO
TOUNG KOUAN	-	CONGHUA
HUN HOUEI	-	XINHUI

29 烏船
30 橫江船
31 白艚
32 佛郎機
33 大福船
34 哨船
35 戚繼光
36 蒼船
37 冬船
38 鳥船
39 快船
40 草撇船
41 開浪船
42 莊渭陽
43 侯國弼
44 高把船
45 鰱鱅船
46 金
47 叭喇唬船
48 烽火門
49 輭帆
50 蒼山船
51 温州
52 太平縣
53 八槳船
54 鷹船
55 崇明
56 漁船
57 網梭船
58 象山
59 定海縣
60 紫菜
61 兩頭船
62 大學衍義補
63 邱濬
64 沙
65 太蒼
66 嘉定
67 馬蹟山
68 陳錢山
69 毛希秉
70 太祖（明）
71 糧船
72 蜈蚣船
73 葛稚川
74 漳州
75 大倉國
76 鳥嘴船
77 鴛鴦槳船
78 子母舟
79 車輪舸
80 赤龍舟
81 菱角
82 火龍船
83 武經總要卷十一
84 聯環舟
85 太極
86 三才圖會
87 五牙艦
88 遊擊

leia - se

PEKIN	-	BEIJING
HOUANG	-	HUANG HE
CHA-SHA	-	SHA
YANG TCHEOU	-	YANGZHOU
NANKIN	-	NANJING
TCHIHLI	-	JIANGSU
T'SONG MING	-	CHONGMING
TAI TSANG	-	SHANGHAI
KIU KIANG	-	JIUJIANG
TING HAI	-	DINGHAI
SIANG CHAN	-	XIANGSHAN
YANG TSE KIANG	-	YANGZI JIANG
HAI MEN	-	HAIMEN
TAI TCHEOU	-	TAIZHOU
WEN TCHEOU	-	WENZHOU
SOUNG MEN	-	CHONGMING
FOUCHEON	-	FUZHOU
FOUKIEN	-	FUJIAN
KOUAN TONG	-	GUANGDONG
TCH'ANG TCHEOU	-	QUANZHOU
AMOY	-	XIAMEN
CANTON	-	CANTÃO
TOUNG KOUAN	-	CONGHUA
HUN HOUEI	-	XINHUI

PEKIN
HOUANG HO
CHA
Yang Tcheou
Sien
Tai Ping
Ts'ong Ming
NANKIN
TCHIHLI
Kia Ting
Tai Tsang
CHANGHAI
Tchen Tien Chan
Ma Tsi Chan
Ting Hai
Siang Chan
Ts'ang Chan
Hai Men
Kiu Kiang
Tai Tcheou
Soung Men
TCHEKIANG
Wen Tcheou
YANG TSE KIANG
Fong
Heou Men
Foucheou
FOUKIEN
TAIWAN
Tch'ang Tcheou
Amoy
KOUANTONG
CANTON
Toung Kouan
HONGKONG
Hin Houei
HANOI
HAINAN
110
120
130
40
30
20
100

II

CONSTRUÇÃO DO JUNCO

ORIGENS DA CONSTRUÇÃO

Os primórdios da arte da construção naval ficaram envolvidos na China, como de resto nas outras nações, na mais profunda obscuridade. Bem numerosos, contudo, são os anais que mencionam factos interessantes sobre a navegação costeira ou interior, sobre os combates travados pelos navios chineses, mas, por uma anomalia singular, esses anais, tão ricos em pormenores históricos, deixaram-nos bem poucos documentos sobre os navios.

Os antigos cronistas dizem que as folhas, quando no Outono caíam na água e flutuavam, sugeriram pela primeira vez aos chineses a ideia de um barco. Outros, atribuem esta origem ao ter-se visto madeiros flutuantes que, pela sua reunião fortuita devida aos caprichos das correntes, constituiram a primeira jangada na qual o homem se aventurou.

Desses extractos de textos antigos, imagina-se que a Marinha Chinesa devia compreender, como hoje ainda, um número prodigioso de navios, numa época em que os países ocidentais estavam ainda mergulhados na barbárie. Encontramos no Yi Jing (nc 1), o mais antigo e o mais venerado dos Livros Sagrados da China, composto segundo se diz por Fu Xi (nc 2) (nota A), 2.900 anos a. C., uma breve menção no tema da origem dos barcos, reproduzida por Confúcio (551-479) no seu *Livro das Mudanças* que se inspira no Yi Jing (nota B). O célebre filósofo explica que *Fou Hi* construiu os primeiros barcos afeiçoando pranchas e desbastando ramos para fazer remos.

Outros anais atribuem a invenção dos barcos ao Imperador Huangdi (nc 3) (2698 a.c.) ou ainda ao célebre Imperador Yu (nc 4) (2286 a.c.) ao qual a tradição atribui a execução dos maiores trabalhos do Império. Segundo outros autores, os primeiros navios foram construídos somente no III século antes da nossa era. Um relato atribui esta invenção a uma pia mulher chamada He Xiugu (nc 5) (nota C), que foi divinizada e tomou lugar entre "Oito Espíritos" chamados Ba Xian (nc 6). Esta mulher tinha a faculdade de se deslocar muito rapidamente, sobre a terra e sobre a água. O seu primeiro barco foi uma simples jangada sem qualquer meio de propulsão. Mas um dia em que lavava roupa no rio, observou um peixe que andava com as suas barbatanas e governava com a cauda. Teve assim a ideia do remo e do leme que adaptou imediatamente ao seu barco.

Os anais são unânimes em dar à invenção do barco, uma origem exclusivamente chinesa, nenhum deles emitindo a opinião que esta invenção pudesse ter sido trazida ou sugerida por viajantes ou emigrantes vindos de regiões distantes, como a Caldeia, por exemplo, que foi sem dúvida (nota D) o berço primitivo dos chineses, como o dos principais conhecimentos humanos.

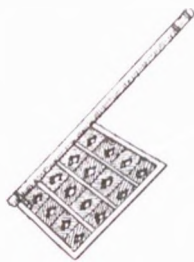
Os anais dizem-nos que 27 séculos antes da nossa era, a China sabia fundir e cinzelar o bronze, que cerca de 2220 a. c., a técnica do bronze já estava aperfeiçoada.

A. É escusado dizer que o lendário Imperador Fu Xi não compôs o Yi Jing; esta obra foi composta numa época posterior, segundo os Hexagramas que se atribuem a Fu Xi.

B. Confúcio não escreveu o Livro das Mudanças. Trata-se, sim, dos apêndices ao Yi Jing atribuídos a Confúcio.

Ver: C. de Harlez, O Yi Jing, apêndice II Hi-Sze, Secção 2, página 123. "Escavando a madeira fizeram navios, aparelhando-a e polindo-a fizeram remos".

C. He Xiugu: o nome foi mal copiado. Não pudemos descobrir este relato.

D. O nosso autor parece ter sido influenciado por Terrien de Lacouperie Western Origin of the Early Chinese Civilisation, Londres 1894.

Não seria portanto surpreendente que os chineses, tão hábeis no trabalho dos metais, tivessem podido construir, numa época muito antiga, navios em ferro ou em cobre seguindo uma técnica que lhes era própria. A história (nota E) do bairro de Jiaozhou (nc 7) relata-nos, sobre este assunto que no distrito de Anding (nc 8) se encontrava o navio de cobre de Gou Jian (nc 9), rei de *Youé* (nc 11) que reinava no ano de 465 antes da nossa era. Estava enterrado na areia e só se via na maré baixa. Segundo a enciclopédia chinesa *Cheng Zhai Za Ji* (nc 10), o célebre Huai Nanzi (nc 12) que vivia pelo ano 160 a.c., fala de navios inteiramente construídos em ferro. Lê-se, além disso, na colectânea *Shi Yi Ji* (nc 13) que, entre 265 e 419 da era cristã, quando o rei de Ran Qiu (nc 14) mandava levar o tributo, o seu embaixador embarcava num navio inteiramente construído com folhas de cobre, que o conduzia à capital. (Extractos dos livros Chineses por Stanislas Julien, que foram objecto duma comunicação à Academia das Ciências (T. XXIV1 847), sob o título "Nota sobre o uso militar dos papagaios e sobre os barcos e navios de ferro e de cobre").

É preciso aceitar com uma grande reserva estes testemunhos antigos sobre a existência de navios inteiramente construídos em metal. A técnica de construção em ferro é de criação recente; foi inspirada, nos países ocidentais, por necessidades imperiosas que não conheceram os povos antigos: necessidade de produzir navios mais rápidos e com mais espaço, sendo, para a mesma tonelagem, o peso do casco menor que o dos navios de madeira. A adopção das máquinas a vapor, dos canhões de grande calibre e das couraças não poderia fazer-se senão por um aumento da resistência e da solidez, que só a utilização do metal podia permitir. Os chineses nunca tiveram que enfrentar tais necessidades. Os anais chineses não dão nenhuma informação sobre estes navios pretensamente "construídos inteiramente em ferro". Assim, por falta de dados precisos, ficamos reduzidos a tecer várias hipóteses, sendo a mais verosímil aquela que toma o uso do metal sob a forma de um simples revestimento aplicado no casco a fim de abrigar os combatentes dos golpes do inimigo, ou então proteger a querena da acção do taredo. Na China, o revestimento da querena é raramente usado nos juncos oceânicos, o que se explica, além da despesa, pelo facto das formas chatas permitirem o encalhe sem riscos nas margens, e, ao mesmo tempo, entre duas marés fazer-se a limpeza do casco tão frequentemente quanto seja necessário.

E. Ao seguir várias informações incorrectas ou incompletas, Audemarcita Julien, sem se aperceber de que livro se trata; em Julien há alguns erros e embelezamentos inúteis. Consultámos a enciclopédia chinesa Ge Zhi Jing Yuan (nc 18) na Biblioteca do Instituto Sinológico de Leiden e traduzimos as passagens que dizem respeito a este assunto: Ge Zhi Jing Yuan, livro XXVIII; folium 12.

BARCOS DE BRONZE.

Segundo o Jiaozhou Ji (nc 19); No distrito Anding (nc 8): encontra-se um navio de bronze do rei de Youe (nc 11); é visível na maré baixa. Por outro lado, num dia sombrio e chuvoso pessoas que apanhavam gravetos viram um navio de bronze aparecer por cima da água.(JiaozhouJi não existe; Jiaozhou estava situado na fronteira anamita da província de Guangdong. O distrito de Anding situa-se na província de Guangxi).

Segundo Shi Yi Ji (nc 13)(por Wangjia) (nc 20), que morreu cerca de 390 a. C., o embaixador do país Qiu (nc 21) teve que ir por mar até à capital para levar o tributo; a carena do barco estava coberta de folhas de bronze, para que o taredo não a pudesse atacar.

(o país Qiu - uma outra leitura possível é - o país de Jan Khieau *não foi identificado)*

BARCOS DE FERRO.

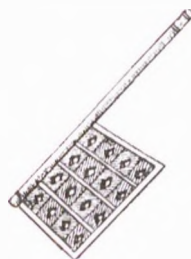
Segundo Huai Nanzi podem construir-se navios de ferro.

É curioso encontrar na edição Si Bu Cong Kan *(nc 22) de Huai Nanzi, livro 11, página 2b: Com ferro não se podem construir navios.*

Segundo o Huashan Ji *(nc 23): Wang Xuanzhong (nc 24) subiu ao cume do Pico do Lótus e viu um lago cheio de lírios floridos. Havia também os restos de um navio de ferro.*

(o Houashan Ji desapareceu depois da época Song; Wang Xuanzhong não foi identificado.)

Segundo o Shu Yi Ji *(nc 25): as pessoas de Cangzhou tinham notado há muito tempo água de cor verde claro ao pé das montanhas onde a nascente tinha uma largura de cem pés. Os metais ou as pedras não se enterravam. As gentes desta prefeitura construíam navios com telhas e com ferro.*

(Nos três textos diferentes do Shu Yi Ji *da Biblioteca do Instituto Sinológico de Leiden não encontrámos esta passagem. Cangzhou é na província de Fujian). (nc 26) Ver também: R. A. Stein, "*Le Lin Yi *apêndice IV: os trabalhos de Mayuan no 7-12; Boletim do Centro de Estudos Sinológico de Beijing", vol II fascículo 1-3, 1947.*

CONSTRUÇÃO DE UM JUNCO

Uma das características mais impressionantes da construção chinesa é a sua independência absoluta em relação a todas as concepções imaginadas por outras nações.

A influência estrangeira, apesar dos contactos permanentes no decurso dos séculos passados, não teve nenhuma acção sobre as suas construções, de tal forma que se pode admitir, com uma certa verosimilhança, que a China possui ainda no momento presente vários tipos de juncos que foram criados em épocas muito longínquas e transmitidos até aos nossos dias, nas suas formas primitivas. A arte naval chinesa inspirou-se, como nos outros países, nas necessidades comerciais, nas exigências da navegação e sobretudo nos recursos locais. Estas várias razões conduziram os construtores a concepções essencialmente diferentes de uma região para outra e estas, uma vez realizadas e consagradas pela experiência, ficaram de certo modo imutáveis através dos séculos.

É raro o que se foi buscar ao estrangeiro e mesmo assim de data recente e, ainda assim, limitada aos acessórios que não modificam em nada os princípios da construção, por pouco importantes. Esta imutabilidade é devida não somente à indiferença inata do chinês, como à pobreza da sua imaginação ou ao respeito pela tradição, mas foi-lhe imposta desde épocas longínquas por Éditos Imperiais, para facilitar o controlo dos transportes, mas também, e sobretudo, para desencorajar as inovações ou os aperfeiçoamentos que tivessem permitido aos juncos afastar-se das costas e entrar em contacto com os países estrangeiros. Muito sabiamente, os Imperadores das dinastias antigas souberam evitar a concorrência e a intromissão estrangeira, pensando afastar, assim, os riscos de guerra que delas pudessem resultar para o seu país. Não é, portanto, de espantar que se encontrem ao largo das costas chinesas, navios tendo todas as características de junco de rio. Na realidade, o junco, chamado oceânico, não existe no verdadeiro sentido da palavra, e sem dúvida nunca existiu. O chinês preocupado antes de tudo com os seus interesses e o lucro que pode tirar do seu instrumento de trabalho com o mínimo esforço, fica fiel ao seu modesto junco de rio que, graças ao seu fundo chato, pode entrar nas mil sinuosidades da costa, e ir muito longe para o interior das terras, alargando assim o campo da sua actividade, sem se lançar no desconhecido duma navegação longínqua.

Diz-se que o chinês não é um imitador nem um copista. Soube, no entanto, copiar a natureza e com conhecimento de causa, tomando para modelo das suas carenas o palmípede porque tem maior largura na sua parte de trás, enquanto os nossos navios à vela iam buscar, com menos razão, ao peixe que é sempre mais largo perto da cabeça. O perfil de carena adoptado pelo chinês justifica-se pelo facto de o vau da casa mestra (1), estando colocado numa posição muito perto da popa, o ponto de aplicação da força propulsora gerada pelo remo ou pela vela, estar francamente situado para vante do ponto de aplicação da resistência da carena. A resultante destas duas forças dá uma grande estabilidade, comparada à que é produzida por um rebocador agindo sobre a parte de vante do navio, enquanto que colocado na parte de ré, o rumo se torna instável e tem que ser constantemente corrigido pela acção do leme.

1) O vau é uma viga transversal que estrutura o costado do navio; o vau mestre ou vau da casa mestra é o que está no ponto mais largo do casco.

Não é menos interessante estudar as linhas de fundo da carena.

Veremos mais adiante o quanto se esforça o construtor para dar ao tabuado do fundo, não a forma plana do lanchão de rio, o que simplificaria o seu trabalho, mas uma curvatura tal que a parte de vante, ao mesmo tempo que diminui de largura, se vai elevando progressivamente até cortar a linha de água. Nestas condições o ataque da água a vante dá-se sob um ângulo muito pequeno e o deslocamento do junco opera-se por escorregamento e não pelo corte da água como acontece com o navio com roda de proa. Este escorregamento sobre a água dá ao junco a faculdade de manobrar com facilidade nos rios com corrente, entre os remoinhos e as revessas que constituem grande perigo na passagem dos rápidos. Esta forma de querena, tão apropriada a esta navegação especial, é geralmente adoptada para os navios a vapor destinados à navegação fluvial.

Dificilmente se faz ideia do número e da variedade dos tipos de juncos que há na China. Não há rio nem lago que não tenha o seu navio próprio, e, no entanto, esta diversidade não parece sempre justificada, fora das obrigações do controlo local, pelas necessidades comerciais ou de navegação.

Será preciso ver no que nos parece ser uma anomalia, uma simples questão de interesse tendo por fim assegurar a cada região, a cada construtor, o monopólio da sua própria indústria? É certo que se os construtores adoptassem um tipo uniforme de junco para a navegação corrente, certas regiões mais favorecidas que outras em relação a materiais e mão de obra, chamariam em seu proveito esta importante indústria.

A construção do junco chinês merece ser examinada com atenção. Numerosas particularidades, que à primeira vista parecem inexplicáveis, talvez mesmo ilógicas, mostram, uma vez estudadas sem preconceitos, que o construtor chinês deu prova de grande engenho nas suas concepções e de espírito prático nas suas realizações.

Tomemos como tipo da construção corrente o junco de rio com fundo chato, com as extremidades de vante e de ré elevadas e munido, de painéis de escaler, que representa em linhas gerais o protótipo da construção chinesa (Estampa 32). O chinês não tem nenhuma dificuldade para instalar o seu estaleiro em qualquer local onde se encontre. Basta-lhe dispor de um terreno plano, próximo de um curso de água e ligeiramente inclinado para o rio.

Instala primeiro no solo um certo número de sacos cheios de areia que servirão de assentamento do junco. Uma vez o junco pronto, bastará rasgar os sacos para o fazer repousar sobre rolos que permitirão levá-lo até à água. Se não houver rolos, atapeta-se o chão de folhas de couve em cima das quais o junco escorregará facilmente.

O construtor chinês, como outrora os artesãos da Idade Média, trabalha sem planos, sem cálculos e sem gabari. Para ele, tudo é deduzido da experiência e dos métodos empíricos. Será inútil perguntar-lhe a razão do que faz ou porque prefere adoptar uma colocação ou uma outra, porque não faz ideia e não está interessado em sabê-lo, pois não vê necessidade de mudar a forma de fazer que lhe veio dos seus antepassados.

A construção começa pela colocação do tabuado do fundo que será feito com a melhor madeira da região: pinheiro normal ou então uma qualidade de carvalho, chamada Nan Mu (nc 15). O junco não leva quilha disposta como a dos nossos navios onde forma o suporte principal do cavername. A quilha chinesa, que só existe em alguns juncos, contribui muito pouco para a solidez do conjunto; consiste numa forte peça de madeira, ordinariamente perfurada, que se prega debaixo do tabuado do fundo, a meio, de maneira que, em caso de encalhe possa ser arrancada sem dano para o casco.

Depois do tabuado do fundo ter sido colocado por cima dos sacos de areia, as duas extremidades desse tabuado são submetidas a uma forte pressão que serve para produzir a curvatura necessária às formas de fuga de vante e de ré. Esta curvatura é conseguida pela torção de gachetas de merlim, convenientemente dispostas e apoiando-se em arcobotantes enfiados no solo. Esta operação, muito importante e difícil de fazer, decide do sucesso final da construção; uma curva irregular pode, com efeito, ser nociva para o andamento do junco e produzir uma assimetria que depois será irreparável. Por isso mesmo, o construtor tem todo o cuidado na

preparação do tabuado do fundo sobre o qual se desenvolverá o conjunto da construção.

Não se encontram na construção chinesa as balizas que nas construções ocidentais constituem a ossada fundamental do navio. Estas balizas são substituídas por anteparas inteiras, cuidadosamente montadas e cortadas segundo o perfil que convém ao lugar que devem ocupar. Estas anteparas são preparadas no chão do estaleiro, depois levantadas e mantidas na posição respectiva com a ajuda de tira-viras e de cunhas de madeira, e por fim pregadas ao tabuado do fundo ou sobre uma forte peça de madeira, fixada previamente a esse tabuado e em que se abriram boieiros (1) para secagem do porão.

Pode imaginar-se a dificuldade que representa a colocação destas pesadas anteparas, sem haver nenhuma ligação entre elas e mantidas em equilíbrio instável até ao momento de serem cingidas por espessas cintas que as ligarão sucessivamente em todo o comprimento do casco.

Estas cintas são formadas por grossos madeiros ou, a maior parte das vezes, por meios troncos de árvore não esquadriados, que se adelgaçam na junção com as extremidades alteadas de vante e de ré. Estas peças de madeira são colocadas topo a topo e ligadas por escarvas em bisel solidamente cavilhadas e pregadas. Não estão sujeitas senão a uma direcção geral, a que lhes é dada pela curvatura natural da árvore. A colocação destas peças é penosa e delicada: consiste em trabalhar por meio de fortes pressões e por processos muito rudimentares, a fim de garantir o contacto íntimo da cinta com os bordos das anteparas que foram previamente unidas por uma preparação minuciosa.

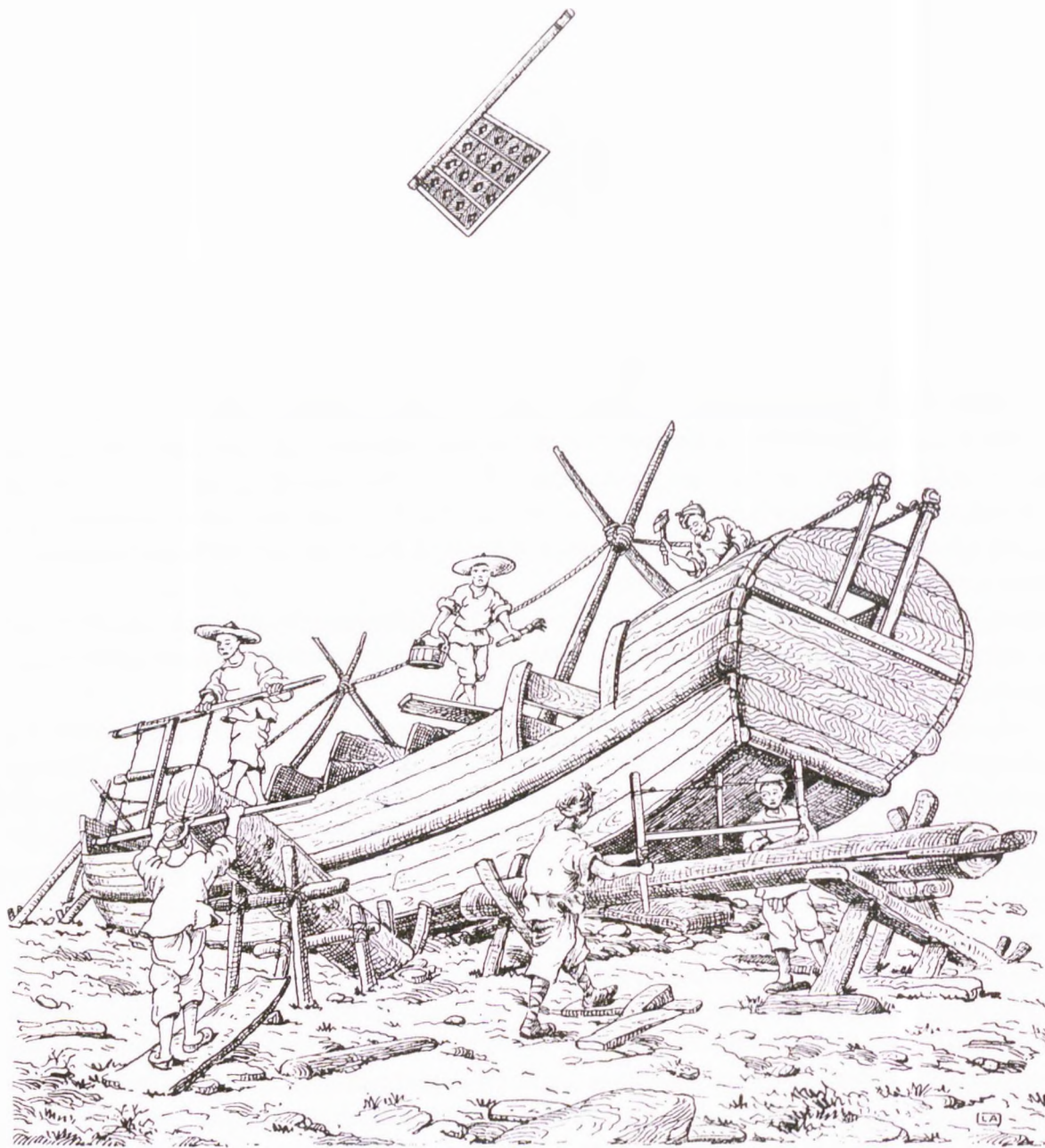
Vê-se pelo exposto como a construção chinesa difere da nossa.

O uso destas anteparas permite construir com facilidade e com pouco custo uma ossada rígida e mais resistente do que a que se obtém com balizas com curvaturas sabiamente perfiladas que requerem madeiras com forma especial, difíceis de montar. Os chineses, com este sistema, obtiveram duma só vez, a simplificação da construção e, talvez sem o saber, a segurança que dá a estanquecidade destas anteparas, no caso duma veia de água. A isto é preciso acrescentar, como consequência não menos importante, a supressão dos pés de carneiro, que tanto estorvam mas são, no entanto, indispensáveis na construção corrente, para combater a flexão dos pavimentos. O compartimento estanque desempenha uma outra função muito apreciada pelo comerciante chinês: o dispor de um local fechado onde pode guardar a sua mercadoria conforme entende e sob sua responsabilidade. Por este facto, considera seu dever cooperar com os outros comerciantes na gestão do barco. O resultado deste entendimento equitativo é o colocar-se o junco sob a direcção de tantos capitães quantos os compartimentos ocupados.

Os navios construídos totalmente com anteparas possuem maior robustez, mas em contrapartida são mais pesados do que aqueles construídos com balizas. Não se pode, portanto, aumentar o número das anteparas exageradamente. Por isso é usual, sempre que as anteparas parecem muitos espaçadas, intercalar algumas balizas pregadas ao interior dos tabuados de fundo e de costado.

Vimos que o construtor chinês usa no tabuado exterior madeiros grossos ou madeira com casca serrada pelo meio, sem ser esquadriada, e contenta-se em tirar-lhe a casca. Mas, como a madeira não tem em todo o seu comprimento a mesma espessura, faz com que o navio nem sempre seja simétrico. Acontece também que duas pranchas de tabuado justapostas não estejam em contacto em todo o seu comprimento. É então indispensável encher os intervalos com bocados de madeira cuidadosamente ajustados. É um verdadeiro embutido que não repugna à paciência do operário chinês. Estas montagens exigem uma mão de obra importante, mas, como esta ainda não reivindica senão uma remuneração das mais módicas e, por outro lado, o uso de madeiros não esquadriados permite economizar madeira que é rara e cara na China, o construtor tem todo o interesse em conservar e manter este procedimento económico que não prejudica a solidez do navio.

A ligação dos tabuados merece uma menção especial.

1) Pequenas aberturas furando as balizas inferiores para escoamento das águas.

Estampa 32 Construção de um junco, Alto Yangzi Jiang.

Eis como se processa (Estampa 33). O último tabuado é colocado previamente furado a toda a sua largura, e estes furos são ligeiramente inclinados em relação à vertical e distantes uns dos outros de 20 a 25cm. (Estampas 5 e 6).

Quando dois tabuados foram solidamente aproximados um do outro e encostados simultaneamente contra as anteparas, procede-se à união destas peças com pregos sem cabeça (a, a), de forma piramidal, que se introduzem nesses furos. Estes pregos, depois de terem atravessado o primeiro tabuado, penetram no segundo onde são enfiados tão dentro quanto possível. Quando se acabou de pregar, a ligação é completada com grampos de ferro que se batem de um lado e doutro da junta do tabuado (figuras 4 e 5).

Quando o tabuado do costado atinge uma grande espessura, não é possível cravar os pregos directamente; nesse caso, os furos para receber os pregos são feitos nos lados e penetram no tabuado inferior sob um determinado ângulo (figura 6).

Os grampos são colocados em seguida. Graças a esta dupla ligação o costado pode resistir a um esforço de rotura por efeito dos pregos e a um esforço de arrancamento por efeito dos grampos. A reunião do fundo chato aos tabuados do casco não se faz normalmente; faz-se por intermédio de um tabuado ligeiramente arredondado que se vai adelgaçando à medida que aproxima da proa e da popa.

Nos grandes juncos a ligação longitudinal é reforçada por longarinas muito espessas que envolvem os compartimentos estanques e também pelo tabuado do convés, colocado longitudinalmente entre estas longarinas e o costado. O tabuado do convés forma uma passagem de cinquenta centímetros de largura para a circulação do pessoal, enquanto os porões são cobertos de painéis móveis, sobre os quais se erguem construções leves, que servem de alojamento ou de abrigo para as mercadorias.

A maior parte dos grandes juncos de rio e alguns poucos juncos oceânicos efectuam a ligação longitudinal duma forma bastante engenhosa, o que demonstra, mais uma vez, como a técnica chinesa merece ser examinada com atenção.

Contrariamente ao que se poderia supor pelo seu aspecto exterior, a forma de um junco não é afectada pela de um vulgar batelão de fundo chato e de borda vertical. O perfil de um compartimento estanque mostra que as bordas se destacam do tabuado de fundo seguindo um contorno curvilíneo que se acentua na parte mais alta em forma de semi-cilindro (Estampa 33, figura 1).

Este perfil lembra o dos navios de ferro conhecidos em Inglaterra pelo nome de "Turret Ships", construídos para diminuir as taxas sobre a tonelagem.

Os juncos de Chongming (nc 16) e os Sha Chuan (nc 17) são os mais belos espécimes desta forma reentrante, que lhes assegura uma grande solidez para resistir às violentas ressacas da costa norte da China, ao mesmo tempo que permite um aumento de tonelagem sem aumento sensível do calado.

COSTADO TRINCADO

Encontra-se raramente na construção chinesa o processo de montagem do costado, chamado de costado trincado, e que os ocidentais usam na construção de embarcações ligeiras, tais como canoas e baleeiras, para lhes dar um certo cunho de elegância.

Este processo consiste em unir duas pranchas sucessivas, de modo a que se sobreponham de alguns centímetros, pregando-as transversalmente na parte sobreposta (figura 2, Estampa 33).

Esta união não apresenta grande solidez (nota F). Recorre-se a este processo quando a espessura das pranchas não permite a montagem no estaleiro descrita mais acima. Na China, ao contrário da prática ocidental, é a prancha inferior que se sobrepõe à prancha superior. Isto resulta do facto de, na construção chinesa, se efectuar a ligação das anteparas a começar pelo alcatrate, enquanto que nos barcos construídos sobre a quilha, a colocação do costado começa pelo plano inferior.

Nos juncos duma certa tonelagem utiliza-se o costado trincado duplo que assegura maior solidez que o trincado simples. Neste sistema, as pranchas são colocadas alternadamente salientes e reentrantes. Os pregos são colocados transversalmente dos dois lados das pranchas salientes (figura 3).

ANTEPARAS ESTANQUES

Não se pode afirmar que a antepara estanque é de origem chinesa. É certo que o seu uso remonta à Alta Antiguidade, visto que os Egípcios tinham nos seus navios compartimentos impermeáveis à água com vista à estiva das mercadorias. No entanto, se se considerar o modo de construção dos navios chineses, no qual a antepara plana constitui a ligação essencial do casco, somos levados a crer que esta invenção é contemporânea das suas primeiras concepções marítimas.

Marco Polo assinala que os grandes navios chineses têm os porões divididos por anteparas cuidadosamente unidas e calafetadas de forma a não deixar passar a água em caso de acidente.

Lord Macartney (1) tece algumas reflexões interessantes acerca destes compartimentos estanques de que constatou a existência nos juncos que o levaram da foz do Bei He (nc 27) a Pequim: "O porão dos juncos está dividido numa dúzia de compartimentos, construídos com pranchas de duas polegadas de espessura e cujas juntas são revestidas com um cimento de cal, preparado de forma a torná-las impermeáveis, ou segundo a expressão naval próprias para a água.

F. O costado trincado chinês é talvez pouco sólido. A forma europeia, oriunda da Escandinávia, permite combinar a leveza com uma excelente robustez.

1) *Viagem no interior da China e da Tartária feita nos anos de 1792-1793-1794 por Lord Macartney*, Tomo II, pg. 353.

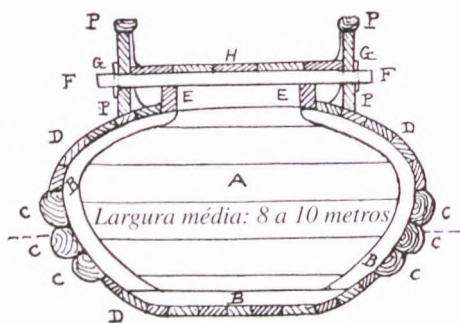



Fig.1 Corte transversal — Fig.2 Costado trincado — Fig.3 Costado trincado duplo

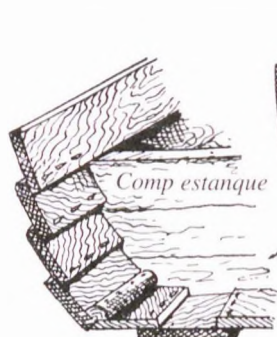
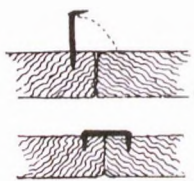



Fig.4 Coloc. grampos

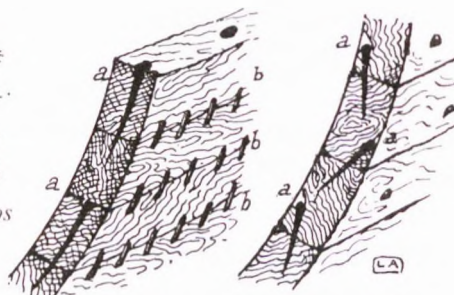



Fig. 5 — Fig.6 Ligação do costado

Estampa 33 Junco de Bei Zhili (Sha Chuan)

As vantagens que há em dividir os porões dos navios, parece terem sido bem reconhecidas na China, visto que o praticam generalizadamente.

Daí resulta que um negociante tem algumas vezes as suas mercadorias sem qualquer dano num dos compartimentos, enquanto que um outro tem as suas avariadas nos compartimentos vizinhos, onde há uma veia de água.

Se se aconselhar adoptar este plano de construção nos navios mercantes da Europa, opor-se-lhe-á o preconceito popular das despesas e da incerteza do sucesso em experiências novas. Dir-se-á também que este método ocasionaria uma redução na quantidade da mercadoria, e que a estiva dos grandes tonéis e dos grandes caixotes seria muito mais difícil, mas fica por considerar até que ponto estas objecções devem prevalecer sobre a maior segurança do navio, da tripulação e da carga. Seja como for, a objecção não pode ser válida para os navios de guerra que não têm que transportar pesados fardos".

As sugestões de Lord Macartney e as de numerosos viajantes que preconizaram igualmente o uso de anteparas estanques, não foram tomadas em conta pelos construtores europeus; para isso encontraram por certo razões convincentes. A utilidade da antepara estanque não é discutível, mas poderíamos dizer o mesmo da sua eficácia em relação aos navios de madeira de algum porte, em que as deformações do casco se produzem ao mínimo movimento provocado pelo balanço, que provocaria fissuras nas anteparas?

Num artigo intitulado "Cartas inéditas de Benjamim Franklin ", publicado no *The Century Magazine for June*, numa das cartas deste homem de Estado, datada de 1787, encontra-se a passagem seguinte (1), relativa aos compartimentos estanques:

1) Traduzido do *Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society*, N.S.1886 (Water-tight compartments in the Chinese Vessels by G.M.H.P.). *O artigo de Benjamin Franklin tem o título original: "Unpublished letters of Benjamin Franklin"*.

"Como estes navios (fazendo o serviço entre a França e os Estados Unidos) não podem ser carregados com mercadorias, os seus porões podem, sem inconveniente, ser divididos em compartimentos separados, segundo o método chinês, e cada um deles calafetado de forma a ficarem estanques, de forma a não deixar penetrar a água. No caso de se produzir uma infiltração num desses compartimentos, este seria o único a ser invadido e os outros ficariam indemnes; de forma que o navio não ficaria exposto, como os outros, a encher-se de água e a afundar-se no mar. Sendo isto conhecido, seria um grande encorajamento para os passageiros".

Foi sem dúvida pelas razões expostas mais acima que as propostas de Franklin não tiveram eco junto dos construtores da sua época.

OPERÁRIOS CHINESES. FERRAMENTAS

O operário chinês entregue a si próprio faz em geral um trabalho pouco cuidado; não lhe falta contudo nem habilidade nem paciência, mas se a vigilância afrouxa um pouco, é capaz de ser preguiçoso.

O carpinteiro de navios é dos mais hábeis da sua profissão, ninguém o igualando no desbaste e no esquadriar dos materiais, na preparação das peças e na montagem do casco. É de resto o único operário especializado neste género de construção, visto que o junco não usa outro material que não seja a madeira, à parte alguns pregos e grampos de ferro utilizados nas montagens e de fabrico bastante grosseiro.

As ferramentas de que se serve são rudimentares; é preciso toda a habilidade e paciência dos chineses para as utilizar como convém.

Estas ferramentas têm alguma semelhança com as nossas (ver Estampa 34); o machado é mais pequeno e em ferro maciço e com um cabo muito curto; a enxó é igualmente mais curta e mais espessa que a nossa; é muito parecida com a dos tanoeiros. As serras, martelos, formões e ferros de calafeto são parecidos com os nossos; as serras compridas, que desempenham um papel muito importante na construção dos juncos (ver Estampa 32), têm uma lâmina com dentes isósceles de forma a que os dois homens que a manobram tenham que dar o mesmo esforço. A plaina difere da nossa porque a madeira que envolve a lâmina é muito curta e tem dois punhos nos lados para a manobra. A garlopa é igualmente usada na China e tem a mesma conformação que a nossa.

Para o traçado de linhas o operário utiliza uma ferramenta que lembra o molinete de um pescador à linha (estampa 35, figura 3). O fio para traçar as linhas enrola-se num carreto, passa por uma pequena selha contendo estopa embebida em tinta da China. Depois fixa-se por um punção de metal que se pica na extremidade da linha a traçar.

O engenho de furar consta duma pua com a extremidade da rosca triangular, com os dois bordos ligeiramente redobrados para facilitar o escoamento da madeira pelo meio. A pressão exerce-se no cone com que termina o instrumento.

Para este efeito, um homem apoia-se sobre a borla do instrumento com as duas mãos, enquanto que o movimento de rotação é dado por dois outros operários que actuam alternadamente numa corda enrolada no fuso a que está ligada a pua. São necessários três homens para fazer um furo com este instrumento no mesmo tempo em que um só o faz, entre nós, com uma verruma.

Para furos de pequeno diâmetro, a rosca reduz-se a um punção e o movimento é produzido por um operário utilizando um arco de pua. Os pregos e os grampos de ferro são feitos adelgaçando as duas extremidades de uma barra de ferro de secção quadrada.

Os pregos obtêm-se dividindo em duas partes, com uma pancada seca de martelo, a barra de ferro que se dobra no meio e forma assim uma espécie de cabeça.

Os grampos têm quinze a vinte centímetros de comprimento, tendo as duas extremidades sido adelgaçadas. Uma delas é dobrada em ângulo recto num comprimento de quatro a cinco centímetros, enquanto a outra fica direita (ver Estampa 33, figura 4). A colocação de um grampo consiste em introduzir esta última extremidade

num buraco feito a alguns centímetros das duas peças a unir, depois em rebater o grampo sobre a outra peça, de forma a fazer penetrar a extremidade que se curvou nesta segunda peça de madeira.

CALAFETO

O operário do calafeto procede no seu trabalho como os operários europeus e com ferramentas análogas. Serve-se de ferros com cabos de madeira, que são mais delgados que os nossos. Em lugar de maço usa um pequeno martelo de cabeça triangular. O lado oposto à pena é arredondado para facilitar a preparação do betume.

Calafeta-se com redes velhas ou com desperdícios de cabos velhos feitos com casca de palmeira ou de filaça de bambu. Este material apodrece mais devagar na água do que o cânhamo sem alcatrão.

O operário enfia na junta um pedaço de estopa até encontrar os pregos que unem as duas pranchas. Passa-lhe por cima uma camada delgada de betume que é feito de cal apagada, obtida a maior parte das vezes pela calcinação de conchas e esmagada com óleo. Sobre as juntas calafetadas e sobre as cabeças dos pregos, aplica-se um betume mais fino, obtido pilando em conjunto cem partes de cal, cinquenta partes de óleo" Tong You" (nc 28) e dez partes de redes reduzidas a pó.

Este calafeto é excelente para as juntas de pouca profundidade. Tem a vantagem de não conter breu, que funde com os fortes calores de Verão. Mas, para ser eficaz, precisa de ser preparado com muito cuidado e, infelizmente, o calafate chinês não prima muito pela consciência profissional.

O "Tong You" é um óleo que tem várias aplicações e é muito usado na China (1). Serve para múltiplos usos, como seja impermeabilização de tecidos, de cestos de bambu entrançado, dá um incomparável verniz para marcenaria, serve para ornamentação, etc. Forma um galipote muito apreciado para a conservação das madeiras.

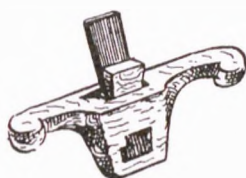
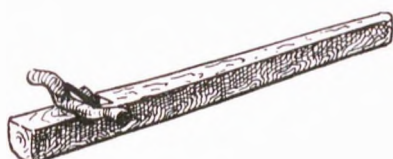
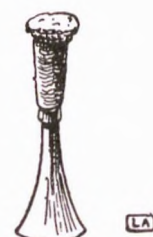
O operário chinês utiliza no fabrico dos pregos e dos grampos, que desempenham um papel tão importante na construção dos juncos, um aparelho muito engenhoso chamado Feng Xiang (nc 29), caixa de vento ou fole de ferreiro (Estampa 35, figura 4).

À primeira vista, este aparelho parece ser uma adaptação da mecânica ocidental baseada no princípio da bomba de duplo efeito. Contudo, é de origem bem chinesa, se nos reportarmos à descrição seguinte, tirada do relatório da viagem de Lord Macartney, efectuada de 1792 a 1794:

"O fole é feito como uma caixa, à qual está tão bem adaptada uma porta móvel, que quando a afastamos para trás o vácuo que se provoca na caixa, faz com que o ar entre com impetuosidade pela abertura duma espécie de válvula, emquanto, ao mesmo tempo, o vento sai por uma outra abertura oposta. O mesmo efeito continua quando a porta é empurrada para a frente; o espaço diminui, o ar é comprimido, e uma parte sai pela mesma abertura. Se em lugar duma porta móvel, se adaptar um pistão à caixa de forma cilíndrica (ver figura 4), o ar é comprimido alternadamente entre o pistão e as duas extremidades da caixa e, por conseguinte, forçado a sair continuamente. Este fole duplo ou perpétuo move-se muito facilmente, e produz um efeito duplo do dos foles ordinários.

Talvez a descrição desta invenção chinesa não seja muito perceptível, mas trouxe-se um modelo para Inglaterra para que os curiosos o examinem".

O narrador faz observar que o fole dos ferreiros europeus é de manuseamento mais difícil e tem um rendimento mais fraco, pois diz ele, a força do vento é produzida pelo peso de um pesado aparelho que se levanta à força de braço e durante este tempo o fole está parado, enquanto que no fole chinês o sopro é contínuo.

1) O Cte. Audemard diz que "Tong You" é extraído do "abrasin", palavra que não encontrámos. N.T.

Estampa 34 Ferramentas de carpinteiros de juncos

LEME

O leme com ferragens (macho e fêmea) generalizou-se nos navios europeus no meio do século XIII. Até esta época mantinha-se o rumo por meio de um ou dois lemes laterais em forma de remos com uma grande pá, instalados à popa.

Na China, a origem do leme não é confirmada nem pelos relatos dos viajantes antigos, nem por documentos esculpidos ou gravados, que na verdade são muito raros nesse país. O leme dos juncos como o vemos hoje (Estampas 36 a 40) é incontestavelmente de origem chinesa; o carácter desta construção é tão especial que nos surpreende pela sua simplicidade e pela singularidade das suas realizações.

Dissemos mais atrás que nos últimos anos do século XIII, Marco Polo empreendeu a sua viagem de volta à Europa, navegando das margens do Bei He a Ormuz, no Golfo Pérsico, numa flotilha de catorze navios de quatro mastros e de nove a doze velas, cada um deles com uma tripulação de cerca de 250 homens.

O viajante veneziano não nos dá mais informações sobre estes navios, mas a julgar pela importância da sua tripulação devemos admitir que teriam uma tonelagem elevada e deviam portanto ter um potente meio para governar, tal como um leme com porta. É difícil de conceber que os chineses tivessem podido empreender uma viagem tão longa com aparelho tão primitivo como era o remo com pá, para levar os seus navios através de mares às vezes muito tormentosos.

Os juncos de mar e de rio utilizam três espécies de aparelhos de governo:

1. O leme de porta ordinária.

Fig. 1 Arco de pua *Fig. 2 Engenho de furar (manobrado por 2 homens)* *Fig. 3 Traçador de linhas*

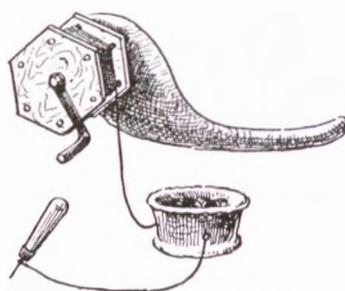
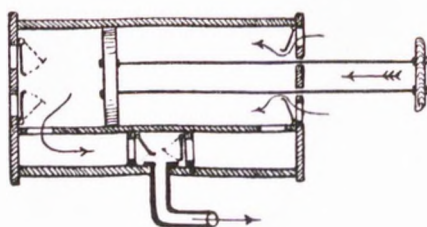



Fig. 4 Fole de ferreiro *Fig. 5*

Estampa 35 Ferramentas de carpinteiros de juncos

2. O leme de porta perfurada.
3. O leme compensado.

LEME DE PORTA ORDINÁRIA

Este leme (Estampa 36) parece-se com os dos navios ocidentais pela forma; distingue-se dele por ser relativamente mais pesado e não ter ferragens. É formado por uma madre e uma porta, ambas de grandes dimensões e geralmente de madeira de cânfora.

A madre passa numa abertura quadrada aberta no convés superior e depois num esvaziamento circular feito num bloco de madeira fixado no painel da popa ao nível da linha de água. O leme não assenta em nenhum perno. Fica suspenso num ou dois valentes cabos que trabalham num guincho colocado na prumada da madre.

Dois outros cabos estão fixos na parte inferior da porta, passam sobre o tabuado do fundo, remontam na proa do junco e vêm enrolar-se num segundo guincho instalado entre as duas amuras.

Este bizarro dispositivo, de que começa por não se ver a razão de ser, e que é próprio dos grandes juncos oceânicos, não só substitui as ferragens, como permite deslocar o leme, içá-lo ou arriá-lo, duas operações a que os chineses recorrem frequentemente na navegação ao longo das costas e que não seriam possíveis com um leme ordinário com ferragens. No mar, em grandes fundos, o leme é arriado bem abaixo do plano da carena, de maneira a aumentar a sua eficácia ao mesmo tempo que constitui uma espécie de patilhão bem necessário nestes juncos de fundo quase chato e sem quilha. Quando se aproximam fundos baixos, o leme vai sendo içado até ficar na sua posição normal. No ancoradouro, a falta de ligação com a ossada produz, à mais pequena

marulhada, movimentos desordenados do leme, para os quais não há remédio senão içá-lo e travá-lo na posição em que ficar depois de içado. Em alguns juncos, o leme, uma vez içado, pode-se ainda alar e alojar numa grande ranhura praticada na ossada da popa, de forma que é possível, se for necessário, proceder à sua reparação, no mar ou no porto, sem se estar limitado pela docagem.

Apesar dos inconvenientes inerentes à falta de ferragens, compreende-se que os chineses fiquem fiéis ao seu sistema de leme que apresenta, em resumo, as vantagens seguintes:

1º Possibilidade de aumentar a sua acção fazendo-o descer abaixo do plano da querena.

2º Diminuição do abatimento sem instalação de um patilhão ou de um leme lateral.

3º Facilidade de proceder à sua reparação em todas as circunstâncias sem ser necessário docar.

Nas regiões meridionais da China, nomeadamente em Hong Kong e imediações, onde as relações com marinhas estrangeiras existem desde longa data, os juncos de comércio adoptaram na sua maior parte o leme com ferragens com uma porta perfurada, que pode ser içado e introduzido numa larga fenda existente na parte de ré do casco. Mas em todos os outros locais, o leme suspenso por cabos é de uso geral, quer nos juncos de mar, quer nos de rio.

LEME COM PORTA PERFURADA

Este leme (Estampas 36-38) usa-se nas costas do Sul da China, mas vê-se raramente acima da latitude de Shantou (nc 30) e de Xiamen (nc 31) e, excepcionalmente, na foz do Yangzi Jiang, nos juncos de guerra encarregados da polícia costeira.

A porta perfurada é sensivelmente rectangular; a superfície apresenta numerosos furos em forma de losango que lhe dão a aparência de um xadrez. Este leme tem por vezes ferragens e pode ser içado acima da linha de água, como o leme com porta ordinária.

À primeira vista o leme perfurado parece tão paradoxal como as velas perfuradas imaginadas pelo Comandante Vassalo, de Génova, e que estiveram em voga na Europa no final do século passado. Num e noutro caso a superfície apresentada é reduzida a fim de lhe aumentar a potência, enquanto que a lógica faria prever o contrário.

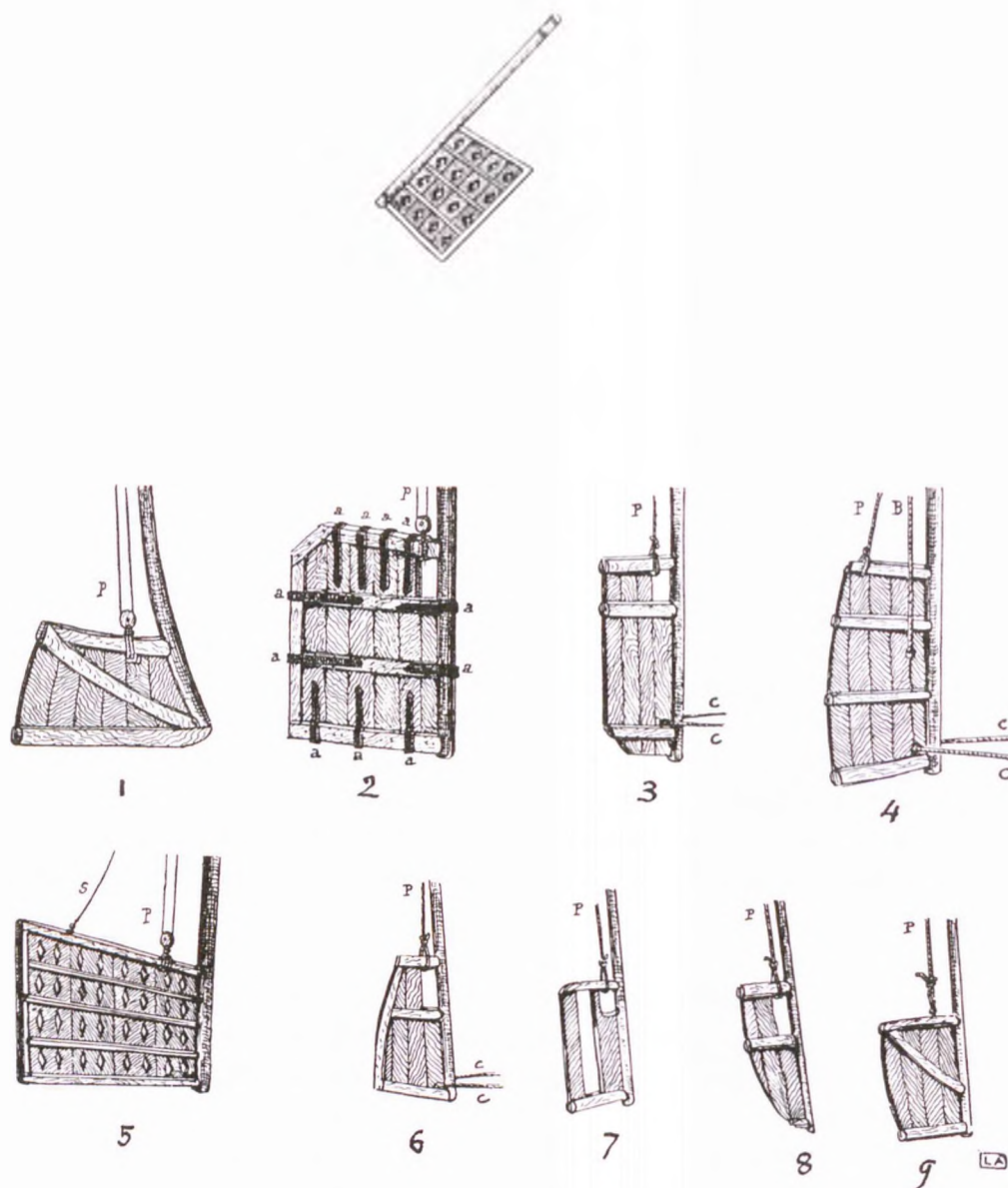
Como é que os chineses foram levados a construir a porta perfurada? É pouco provável que tenha sido para lhe diminuir o peso. Só a experiência pode ter levado a construir este aparelho,depois de verificadas as vantagens.

Observemos um navio em andamento, por exemplo um batelão de rio, com um desses enormes lemes que se vê manobrar com tanto esforço por meio de uma comprida e possante cana. Se se meter a cana a um bordo para obter um movimento giratório, veremos os filetes de água a fazer pressão sobre um dos lados da porta, e causando assim a rotação, enquanto do lado oposto, os filetes de água se concentram em violentos remoinhos e arrastam na sua esteira, por efeito de cavitação, uma massa de água inerte que trava o avanço do batelão ao mesmo tempo que torna mais difícil a manobra da cana do leme.

Concebe-se, e a experiência prova-o, que a desagregação desta massa de água inerte possa ser obtida, pelo menos parcialmente, fazendo penetrar nestes remoinhos os filetes de água, passando pelas aberturas da porta, que terão por efeito encher o vácuo produzido do lado oposto da porta e facilitar assim a manobra da cana, sem prejudicar a eficácia do leme.

O uso do leme com porta perfurada não parece ter chegado aos países ocidentais. Experiências metódicas permitiriam avaliar as suas vantagens, de que poderiam beneficiar certas categorias de barcos e em especial os batelões.

LEME DE PORTA COMPENSADO

O princípio de compensação do leme, na Europa, generalizou-se aquando da construção dos primeiros

Estampa 36 Algumas formas de lemes dos juncos oceânicos

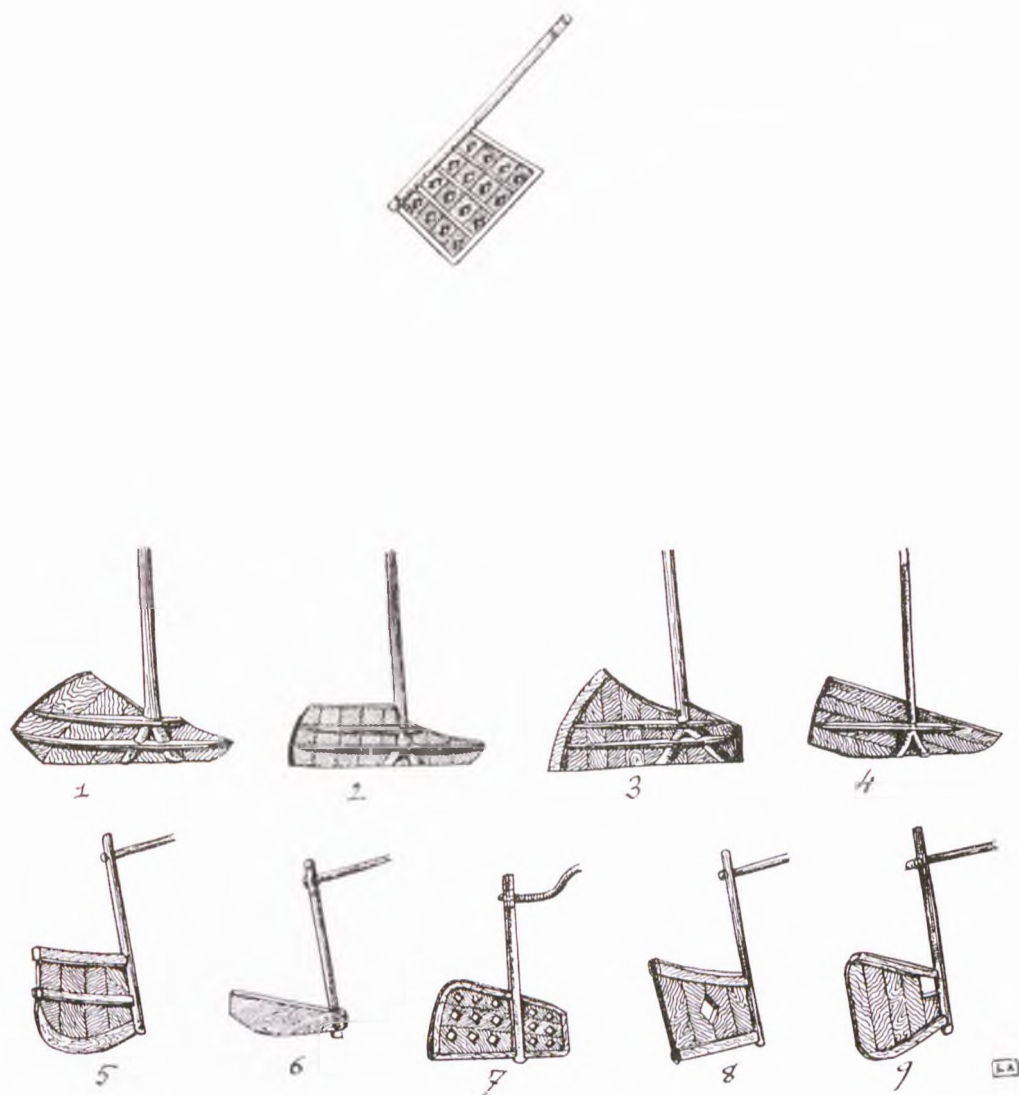
navios couraçados. Tinha sido aplicado muito tempo antes aos barcos de rio, especialmente nas balandras holandesas, como o testemunham gravuras do século dezassete. O leme lateral da Antiguidade e o dos navios ocidentais até ao século XIII era judiciosamente compensado.

A utilidade de recorrer à compensação do leme fez-se sentir com o aumento da tonelagem e da velocidade, para conseguir uma grande capacidade de evolução com um esforço mínimo sobre a madre. Na China, onde não há juncos de grande tonelagem, nem de grande velocidade, a ideia do leme compensado não pode ter surgido de considerações teóricas, em geral pouco acessíveis aos construtores chineses, mas de necessidades práticas, assim como do exame das querenas em que esse leme é utilizado.

Os juncos oceânicos nunca têm leme compensado, pois as suas formas de querena não são adequadas para tal. Pelo contrário, os juncos fluviais, tendo o tabuado do fundo em forma de arco muito acentuado nos extremos, são particularmente adequados para tal.

As Estampas 36-37 mostram em diversas escalas, as principais formas de leme utilizadas nos juncos de rio e de mar.

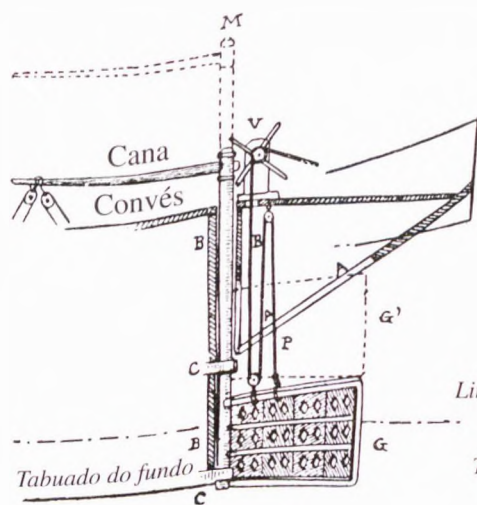
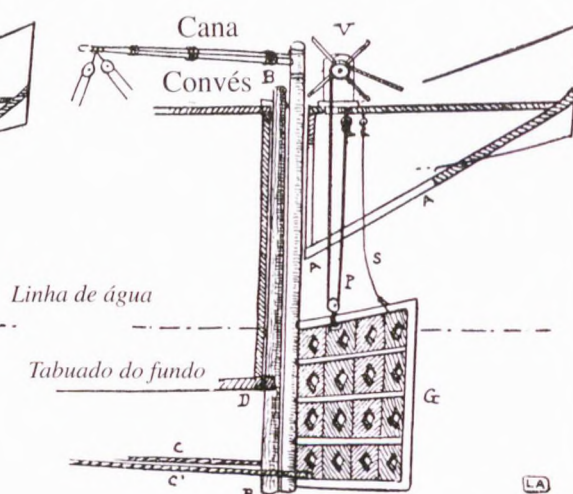
Os juncos de alto mar, como é dito atrás, utilizam o leme de porta ordinária, suspenso de um cabo que permite içá-lo e arriá-lo conforme as circunstâncias. A figura da Estampa 36 representa o leme de um junco de Hangzhou (nc 32), com a talha de suspensão (P), accionada por um guincho colocado no painel de popa. A madre está encostada a esse painel em duas cavidades circulares que asseguram a sua posição. A estampa que acompanha a descrição deste junco (ver parte descritiva, Costa Leste) mostra os pormenores desta instalação.

A figura 2 representa o leme do Sha Chuan (nc 33), grande junco de cinco mastros que frequenta o golfo de Bei Zhili e que é considerado como um dos tipos mais antigos conhecidos. A porta é de grandes dimensões,

Estampa 37 Algumas formas de lemes de juncos de rio

sendo enquadrada por uma forte armadura de madeira e consolidada por numerosas ferragens (a,a,a). Os lemes das figuras 3 e 4 pertencem aos navios de cabotagem e aos grandes juncos do Zhejiang (nc 34) e de Fujian (nc 35). A fixação da madre na ossada é assegurada na parte inferior, à falta de ferragens, por dois cabos (c.c.) fixados na patilha do leme e retesados por meio de um guincho colocado à proa, depois de terem passado por baixo do tabuado do fundo. A porta da figura 4 tem no centro um terceiro cabo (b) destinado à manobra do leme no interior do seu encastramento, onde repousa numa posição horizontal.

As portas representadas pelas figuras 6, 7, 8 e 9, pertencem às sampanas e aos juncos de pesca das costas do Zhejiang e de Fujian. Entre as últimas há algumas que têm um leme muito especial (Estampa 39). A porta é estreita, muito comprida, e o seu pé desce a dois ou três metros abaixo do tabuado do fundo. O conjunto pode ser içado ou arriado com a ajuda do guincho situado na prumada da madre.

Este dispositivo dá uma grande facilidade de operação, ao mesmo tempo que atenua o abatimento destes navios que não têm quilha.

A figura 5 representa o leme perfurado dos juncos de Guangdong. Há-os de duas formas; uns instalados com ferragens à maneira ocidental, outros, encastrados em cavidades servindo de guia à madre nos movimentos de subida e descida do leme. A figura 1 da Estampa 38, precisa a instalação destes últimos: (G) é a porta perfurada com a madre (M) alojada entre as duas anteparas (B e B), sendo a de vante estanque, e nas cavidades (C e C) que servem de guia à madre. (A.A) é um encastramento praticado na ossada, destinado a receber e a imobilizar a porta quando o leme está fora de água. (P) é a talha de manobra cujo cabo é accionado pelo guincho (V); G, é a porta imobilizada no seu encastramento (A.A). Na figura 2 mostra-se a instalação do leme num junco de Hainan descrito na parte descritiva - Costas do Sul. Este leme apresenta a mesma particularidade que o do junco de pesca da figura 1, Estampa 39, que consiste em fazer descer o pé da porta do leme bem abaixo

Estampa 38 Instalação do leme nos juncos de Guangdong

do tabuado do fundo.

Da mesma forma que no junco de Hong Kong, as formas da popa são chamadas " em cu de galinha " com encastramento (A.A) para alojar a porta. O pé do leme desce normalmente a um metro e cinquenta abaixo do tabuado de fundo. É suportado, segundo a prática chinesa, por dois cabos (C.C) que passam debaixo da carena e são espertados por um molinete colocado a vante. A madre apoia-se contra uma peça de madeira móvel (B.B) formando cadaste colocada paralelamente a ela numa cavidade (D), onde também se pode deslocar como o leme nos movimentos de subida e de descida, com a ajuda do guincho (V).

O leme que desce abaixo do tabuado de fundo não é exclusivo da China. Existe na Europa em vários navios de pesca do Mar Adriático, que são descritos na segunda parte dos " Souvenirs de Marine " do Almirante Pâris (Estampas 84 a 87). Nestes navios o leme pode deslocar-se ao longo dos machos e descer de um metro e cinquenta a dois metros abaixo da quilha.

Da mesma forma que os chineses, os pescadores europeus souberam reconhecer as vantagens deste dispositivo que facilita a evolução do navio e permite diminuir o abatimento, sem recorrer ao volumoso e pouco prático leme lateral, usado nos barcos de rio.

A estampa 37 mostra as principais formas de lemes de rio, que se vêem mais especialmente no Yangzi Jiang. Compreendem dois tipos; o leme com porta ordinário e o leme compensado. Este último é utilizado duma maneira geral nos grandes juncos que enfrentam os rápidos ou navegam nas correntes fortes.

Da mesma forma que o leme com porta ordinário, este não tem nem piões, nem ferragens, nem cabos de sustentação, permitindo que se desloque na vertical. As duas figuras da Estampa 40 mostram a sua instalação no junco chamado Kua Zi (nc 36) (ver parte descritiva - Alto Yangzi Jiang), afecto ao transporte de viajantes no Alto Yangzi Jiang. A madre é formada por um tronco de árvore, terminado por dois ramos que concorrem para

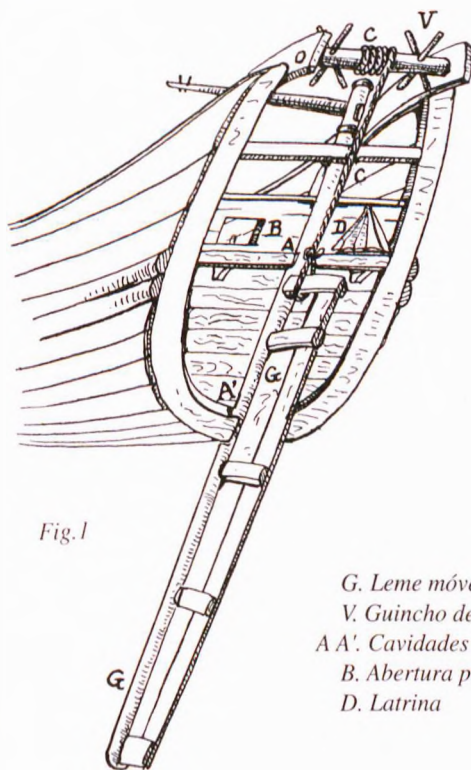
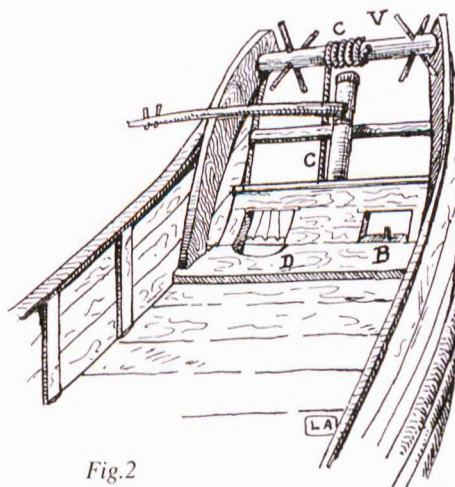
a solidez da porta por meio de dois reforços horizontais fixados sobre cada uma das faces desta.. Entra na ossada através duma conduta intercalada entre a antepara (C) e o maciço de madeira (D), que aguenta o principal esforço do leme. Como medida de segurança, cabos grossos (M) apoiados no exterior do casco do junco apertam fortemente a madre contra o casco a fim de combater a tendência da porta em ser levada para a popa sob a pressão da água. O leme é suspenso pela madre ao convés de ré por intermédio de um anel ou duma simples chaveta de madeira (A). A simplicidade deste dispositivo permite substituí-lo rapidamente em caso de perda ou de avaria durante a navegação no alto rio, onde é muito castigado. Um leme sobressalente amarrado a um dos lados do costado a ré, está de reserva para todas as eventualidades.

Os lemes de porta ordinária representados nas figuras 5, 6, 8 e 9, da estampa 37 são usados nos juncos de pequenas dimensões e principalmente nas sampanas de pesca que circulam aos milhares na bacia do Yangzi Jiang.

A figura 7 é um leme bem especial que observámos num único junco de formas esguias e de fracas dimensões no lago Dongting (nc 37). A sua porta é compensada e também perfurada, dois sistemas usados sempre separadamente nos juncos de rio e nos das costas do Guangdong. A adopção destes dois sistemas conjugados poderia encontrar explicação nas relações fluviais existentes entre a bacia do Yangzi Jiang e a do Xi Jiang (nc 38) e que os construtores de juncos poderiam ter aproveitado para troca de informações.

MASTROS

A mastreação chinesa é das mais simples, assim como o seu aparelho. Compõe-se de um ou vários mastros baixos, sem adição de mastros sobrepostos como acontece com a mastreação dos nossos veleiros com os seus mastaréus de gávea e de joanete. Em suma, é um mastro inteiriço de uma só peça, do pé até à borla.

Nos grandes juncos oceânicos, consiste num grande mastro ao centro, um mastro de traquete, as mais das vezes inclinado para vante e um mastro de mezena, muito leve, colocado no eixo ou a um bordo, no extremo da

Estampa 39 Instalação do leme num junco de Fujian

popa. O mastro grande é formado por um tronco de árvore em bruto, duma madeira como a teca, a que se apenas cortaram os ramos e tirou a casca. Uma vez cortado, o tronco sofre uma preparação que consiste em ser enterrado durante anos, num terreno de lodo, após o que se torna duro como o ferro e resiste às intempéries e ao caruncho. Este processo de preservação da madeira era aplicado antigamente nos nossos arsenais marítimos na época dos navios de madeira.

Os mastros atravessam os pavimentos através de aberturas (enoras) quadradas, tendo uma vez e meia a duas vezes a espessura do mastro. São fixados nos lados por duas fortes peças de madeira, ou falcas, que descem até à carlinga fixada sobre o forro interior do porão (estampa 42, figuras 1 e 2). Cunhas de madeira ou porquetes asseguram o travamento longitudinal. Os juncos de rio têm em geral mastros móveis para lhes permitir navegar em canais e rios atravessados por pontes. Neste caso, os mastros são simplesmente aguentados entre as duas falcas por um sistema de chaves e de cavilhas em torno das quais o mastro pode girar e pode abater sobre o convés depois de retiradas as cunhas ou porquetes transversais. Um arcobotante móvel, apoiando-se no convés vem completar o aparelho do mastro (Estampa 42, figuras 3, 4 e 10). Na maioria destes juncos, os mastros móveis podem ser abatidos ou içados por meio de paus de carga que por vezes estão colocados permanentemente no convés (Estampa 41, figuras 2, 3, e 4).

Os mastros móveis eram já usados em épocas muito antigas nos juncos oceânicos. Isto pode parecer estranho em navios que não eram destinados a passar debaixo de pontes, tanto mais que o mastro móvel está longe de oferecer as mesmas garantias de solidez que o mastro fixo. Nesta época, certos éditos imperiais, sob o pretexto de assegurar o controlo do comércio externo e, ao mesmo tempo de criar dificuldades à navegação longínqua que pudesse abrir a China aos estrangeiros, tinham interdito aos juncos oceânicos, entrando ou saindo de um porto do Império, de trazer mais que dois mastros.

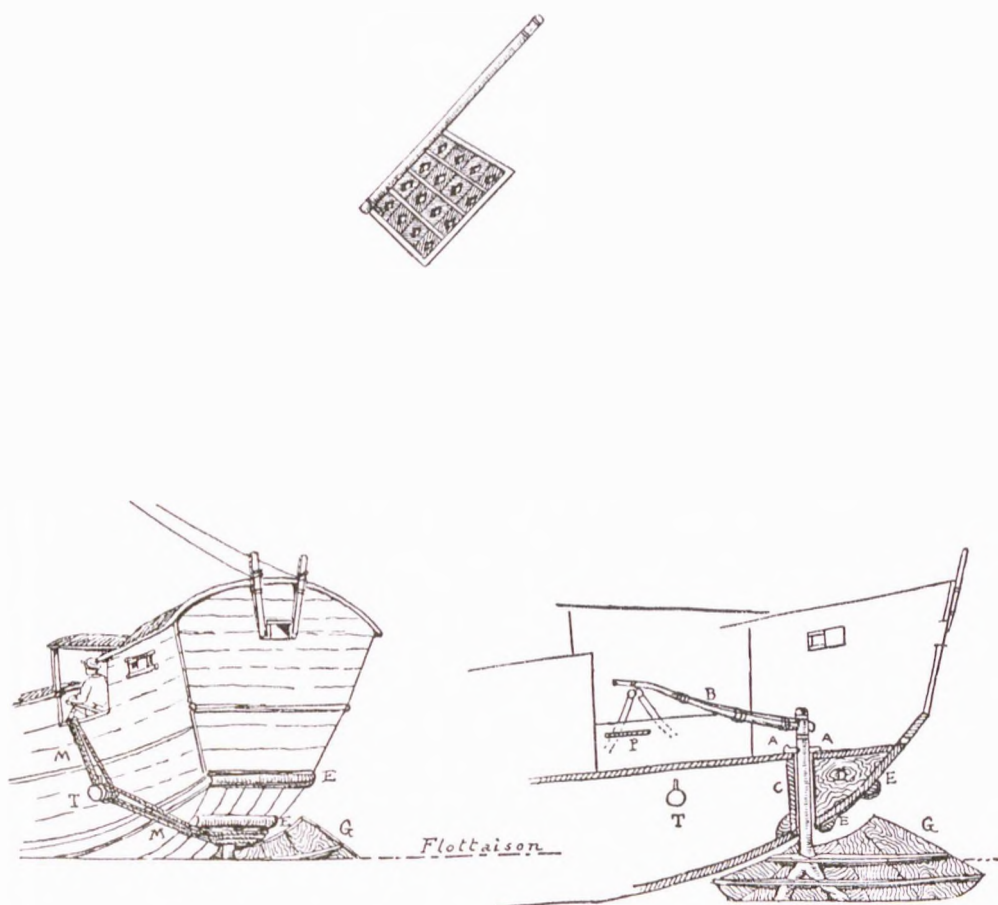
O comerciante chinês, espírito sempre desperto quando o seu interesse está em jogo, tinha achado a engenhosa solução dos mastros móveis que lhe permitia conciliar com a ajuda de alguma complacência discreta, os seus interesses privados com o rigor dos éditos imperiais. Estes mastros, embarcados no convés como peças sobressalentes, eram içados com as suas velas à saída do porto, e arriados antes da volta.

A fixação dos mastros principais nos grandes juncos oceânicos é assegurada habitualmente por dois ovéns móveis feitos de cabo de rota ou de bambu.

Quando as velas estão içadas, o ovém de sotavento é levado para o bordo oposto para reforçar a acção do segundo ovém; além disso a adriça da vela é mudada para o bordo de sotavento, e faz assim função de terceiro ovém.

O aparelho do junco não tem estais. Isto pode justificar-se por o centro vélico e as reacções produzidas sobre a mastreação pelo conjunto do aparelho conseguirem um equilíbrio suficiente para assegurar o bom funcionamento do mastro.

Entre as variedades de mastros que apresentam mais interesse, citaremos os mastros duplos ou bípodes instalados em certos juncos do Alto Yangzi Jiang chamados Wu Ban (nc 39) (ver parte descritiva - Alto Yangzi Jiang), usados para o transporte dos sirgadores e dos cabos que utilizam para a sirga.

Estes Wu Ban acompanham os grandes juncos de comércio na subida do rio e estão prontos a ser usados a todo o momento, no vai e vem dos sirgadores entre o junco e as margens, na manobra das espias de alagem, que têm um papel decisivo durante esta perigosa navegação. Estes mastros bípodes (Estampa 41, figura I) são formados por duas compridas peças de madeira cruzadas em ângulo agudo no topo superior por meio duma sólida amarração, enquanto que os pés são mantidos em duas cunhas móveis de ferro ou de bambu, ou simplesmente cavilhas em madeira, uma em cada bordo do convés. Este dispositivo tem por objectivo manter o convés sempre desempachado de vante a ré, a fim de facilitar a manobra das espias e a circulação dos homens da sirga, sempre muito numerosos para estes estreitos juncos. É com este mesmo fim que a vela nunca é arriada sobre o convés. A vela é em pano de algodão, não tem qualquer verga e pode ser ferrada de baixo por simples

Estampa 40 Instalação do leme num Kua Zi (nc 36) junco do Alto Yangzi Jiang.

G. Leme compensado
A. Chaveta atravessando a madre ao nível do convés e servindo de ponto de suspensão do leme
B. Cana reforçada
C. Antepara estanque
P. Ponte do homem do leme
EE. Reforços do casco
T. Cabeço horizontal
MM. Cabos que contornam a madre
D. Maciço de madeira

torsão, actuando sobre o punho da escota. A Estampa 42 (figuras 1 e 2) mostra a instalação de um grande mastro nos juncos de mar e de rio.

O mastro (M) é formado por um grande tronco de árvore ou pela junção de duas ou três peças de madeira de secção quadrada ou circular consolidadas por círculos de ferro (F.F) colocados a quente. O mastro fica encostado à parte anterior da antepara estanque (C.C.); é sujeito lateralmente por duas falcas (A.A.) que atravessam o pavimento do convés (P.P.) até à enora (C.S.) onde assenta o mastro. Na parte de vante a enora termina por um chaço transversal (B.B.) ocupando toda a largura do pavimento. O espaço vazio entre esta estrutura e o mastro é guarnecido com cunhas móveis (A.A) para travar o mastro no seu alojamento. Um metro acima do convés em H há um encastramento no qual entra um pedaço de madeira em forma de arco botante redondo, que se apoia no convés de forma a reforçar a posição do mastro no caso do junco andar com vento da popa ou se uma espia para a alagem for apoiada no mastro.

Este arcobotante D.D.(ver figura 10) é de forma rectilínea ou curva e o seu comprimento é de dois a quatro e seis metros, sendo os grandes juncos providos às vezes com dois sobrepostos. G.G., (figura 1) é um reforço circular destinado a servir de suporte à verga inferior da vela. Acessórios da manobra, cunhos e gornes, são fixados à volta do mastro T.T. (figura 11) ou ao lado das falcas (figura 1).

Os mastros móveis instalados nos juncos oceânicos são em geral de fracas dimensões. Erguem-se aos bordos, junto da amurada ou no exterior dela. As figuras 3 e 4 da Estampa 42, mostram estas duas instalações. No primeiro caso (figura 3), o mastro é introduzido num maciço de madeira (A) fixado na borda (P), enquanto o pé é encastrado num segundo maciço de madeira colocado sobre a cinta superior. O mastro montado no interior (figura 4) assenta sobre a mecha num maciço (S) fixado no convés. É mantido contra a amurada por dois suportes com cunhas móveis (A,B). Quando se quer retirar um mastro, a operação faz-se a braço ou usando uma talha gurnida no mastro mais próximo.

As figuras 9 e 12 representam um cunho de convés e um gorne encostado à amurada. Este género de gorne está, na maior parte das vezes, no pé do mastro junto às falcas. As figuras 5, 6, 7 e 8 mostram alguns dos auxiliares de manobra que se podem ver nos topes dos mastros principais. A sua silhueta original chama de muito longe a atenção dos viajantes estrangeiros, tanto mais que os topes são encimados por cata-ventos de formas graciosas.

As extremidades dos mastros representados pelas figuras 5 e 6 são, para falar com propriedade, mastros suplementares permitindo utilizar uma vela redonda do tipo ocidental, que se usa com vento bonançoso da popa. Este mastro consta duma antena rectilínea ou em forma de saca-rolhas, de três a quatro metros de altura. Tem cunhas de madeira que servem de degraus para subir à borla do mastro. A maior parte das vezes a parte mais alta dos mastros é munida de polés para a manobra das velas (Estampa 42, figuras 7 e 8).

Poderá ter-se uma ideia da diversidade dos motivos que decoram os topes dos mastros, consultando as estampas que se referem aos cata-ventos.

Há duas espécies de mastros móveis: 1º o mastro ordinário formado por uma só peça de madeira que se ergue no eixo do convés (Estampa 41, figuras 2 e 4) ; 2º o mastro bípode descrito mais atrás, composto de duas peças de madeira que se juntam no topo e dispostas como um pau de carga (figura 1). O mastro ordinário apoia-se no porão, mas mais frequentemente no convés, onde é mantido por duas falcas (A) e por uma cavilha (C) que serve de eixo de rotação ao mastro, quando deve ser inclinado com ajuda do pau de carga (B.B.), para passar por baixo duma ponte, por exemplo.

As figuras 2 e 4 mostram dois dispositivos de pau de carga que diferem pela posição dos seus eixos de rotação (R.R). Os paus de carga estão dispostos para serem abatidos tanto para vante como para ré do convés. O seu aparelho compõe-se de um estai (G) que une o tope do mastro ao tope do pau de carga, de dois cabos (H.H) que se folgam a pedido, enquanto a tracção se exerce sobre os cabos (L.L.) fixados no tope do mastro. O estai (G) passa numa roldana (D) no tope do mastro e amarra-se no pé do mastro no convés.

Fig. 4 Outro tipo de pau de carga

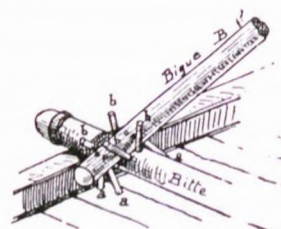



Fig. 1 Mastro bípode *Fig. 2 Pau de carga para abater e içar o mastro* *Fig. 3 Eixo de rotação de um pau de carga*

Estampa 41 Aparelhos de mastreação

Para a passagem de pontes com pouca altura, o estai (G) é folgado até que o pau de carga e o mastro assentem sobre o convés e sobre o tecto das superstruturas.

A figura 3 mostra um dispositivo de pé de pau de carga usado normalmente pelos pequenos juncos e os barcos que pescam com uma rede de camaroeiro. Os pés do pau de carga assentam numa abita transversal que lhe serve de eixo; quatro cavilhas de madeira (a, a, a), fixadas a cada um dos pés de um lado e doutro do eixo de rotação, aguentam estes na rotação; quatro outras cavilhas fixadas no eixo enquadram e fixam os pés e mantêm-nos na abita. Este dispositivo só pode ser aplicado se o mastro e o pau de carga abaterem para o mesmo lado.

VELAS

As costas dos mares da China, como as do Oceano Índico, estão submetidas aos ventos periódicos da monção de nordeste e de sudoeste, que são particularmente favoráveis à navegação dos veleiros; é assim provável que desde a mais Alta Antiguidade as nações ribeirinhas, favorecidas por estes ventos regulares, tenham usado navios à vela para as suas trocas comerciais. Sabemos pelos antigos anais chineses que as relações por mar estavam estabelecidas entre a China e a Índia, e, para além, até ao Golfo Pérsico e ao Egipto, mas estes textos não nos esclarecem quais os navios utilizados nestas longas viagens, e ignoramos, por consequência, os vários tipos de velas usados nessa época. É de presumir que esses navios tivessem uma tonelagem importante e que o seu velame respondesse às necessidades desta dura e longínqua navegação.

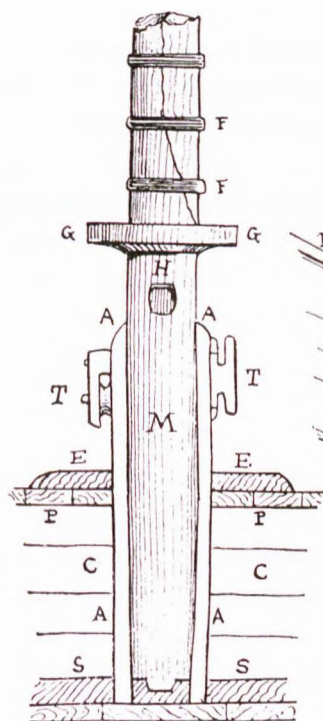



Fig. 1 Excaixe dum grande mastro

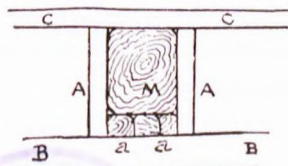



Fig. 2 Enora

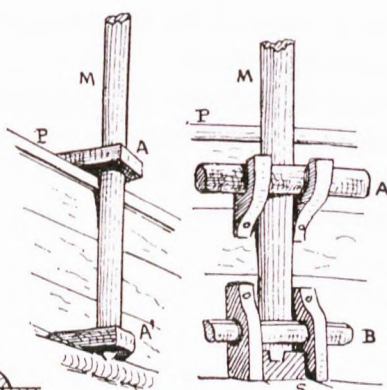



Fig. 3-4 Encaixe de mastros móveis

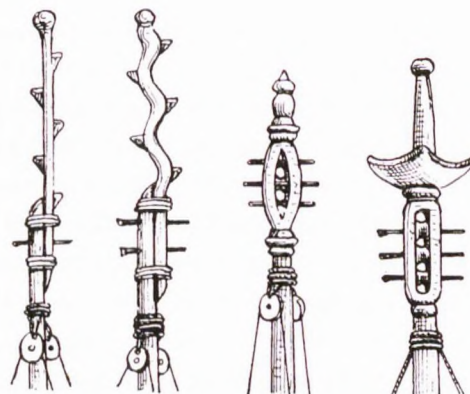



Fig. 5-8 Topes de mastros principais

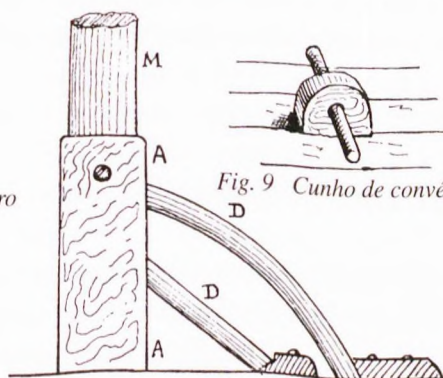



Fig. 9 Cunho de convés

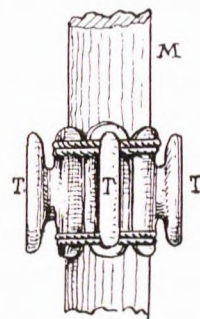



Fig. 10 Arcobotantes de pé de mastro

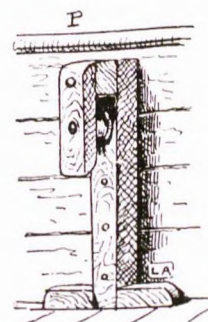



Fig. 11 Cunho de mastro

Fig. 12 Gorne

Estampa 42 Mastros e acessórios parsa a sua manobra

Marco Polo cita navios com quatro a cinco mastros, envergando até dez velas, enquanto nos nossos dias os juncos raramente têm mais que cinco em linha, sem contar com as velas suplementares içadas com bom tempo. Hoje, as velas usadas na China, podem reduzir-se às três categorias seguintes:

1º- Velas trapezoidais, do tipo vela de pendão.

2º- Velas quadrangulares.

3º- Velas de espicha.

Estas espécies de velas apresentam inúmeras variantes, mas todas têm esta característica comum: a de poderem actuar no plano axial do navio e receber o vento numa ou noutra face, como as velas de palhabote.

As velas deste último tipo, que se usam numa verga móvel perpendicular ao eixo do navio, são desconhecidas na China, assim como as velas triangulares chamadas velas de baioneta, que são de uso corrente nos juncos indochineses. Independentemente destes três tipos de velas, podem ver-se os juncos oceânicos, usando com bom tempo, velas suplementares (Estampa 47, figura 1) içadas entre os dois mastros principais, à maneira das nossas velas de cutelo ou das nossas velas de estai, ou ainda sobrepostas às velas baixas, em forma de vela de gávea envergada numa pequena verga transversal içada mesmo no tope do mastro grande. Por vezes nota-se por vante do mastro do traquete uma espécie de bujarrona envergada numa comprida antena móvel impelida para o exterior de um bordo ou doutro, para apanhar o vento. Mas estas velas leves e volantes, sem varas intermédias que reforçem as velas maiores, são verosimilmente de inspiração europeia (1). De resto raramente são usadas.

O que dá um carácter bem especial à vela chinesa são as varas ou vergas intermédias, em maior ou menor número, fixadas a igual distância umas das outras à sua superfície, entre as tralhas, isto é, no intervalo das duas vergas principais que as sustêm. Estão dispostas como as varetas de um leque dando à vela chinesa um aspecto singular que não deixa de chamar a atenção do viajante estrangeiro.

Estas velas são feitas de esteira ou de pano de algodão; hoje estas últimas estão mais generalizadas e são às vezes tintas com um preparado de casca de castanheiro e de ocre vermelho ou de azul indigo.

A esteira é confeccionada com uma espécie de junco, chamado Huangpu (nc 40), de que os chineses se servem normalmente para fabricar objectos de uso doméstico, tais como esteiras para cama, sacos para transportar mercadorias, etc. Este junco cresce em abundância nas terras baixas e pantanosas do Sul.

Para a confecção destas velas, os juncos são cruzados e entrelaçados e muito apertados, mas não tecidos à maneira das esteiras usuais ditas da China.

O trabalho não necessita, como para estas últimas, de um tear, visto que é feito totalmente à mão. As velas de mar são cobertas de redes no ponto de contacto com os mastros e os cabos. Apesar de todos os cuidados com o fabrico das velas, a sua duração é bastante limitada, um ano mais ou menos. Como são baratas, isso permite substituí-las frequentemente. O seu uso tende a desaparecer gradualmente, sobretudo para as velas de grandes dimensões.

Antes de empreendermos o exame das várias categorias de velas mencionadas acima, daremos uma ideia geral das suas características comuns.

A feitura destas velas é certamente uma das mais engenhosas concepções do espírito chinês, que não tem similar em mais nenhum país do mundo.

A superfície da vela é dividida, no sentido transversal, em vários elementos separados uns dos outros por esteiras rígidas, compostas geralmente por feixes de bambus, mais ou menos numerosos, conforme o tamanho da vela (Estampa 43). São , em suma, pequenas vergas intermédias a toda a largura da vela, e fixadas num dos lados, ou alternadamente de um lado e doutro. Cada uma destas vergas vai até um terço do comprimento da

1) " Com bom tempo, diz Du Halde, os juncos traziam uma vela de espicha, vela de gávea, um grande cutelo, que se içava junto à vela, que não tinha escota, cutelinhos e uma vela redonda no mastro mais a ré". *Descrição do Império da China*, por P. Du Halde, 1735.

vela, mais ou menos, a contar da tralha de barlavento, sendo o mastro envolvido por um estropo. O conjunto destes estropos mantém a vela contra o mastro e faz o efeito de uma adriça, de forma que a acção do vento se exerce ao longo do mastro. Em cada uma das extremidades destas vergas intermédias, no ponto de junção da tralha da valuma, fixa-se uma das pernadas de um pé de galinha que corre num lançante de proa; a outra pernada (b) é fixa na extremidade da verga seguinte (figura 2). Estes lançantes assim formados reunem-se dois a dois numa espécie de sapata com vários furos (C) onde podem correr livremente. Nessa sapata está fixo um cabo (E) servindo de escota da vela.

A vela é içada até ao tope do mastro por uma forte talha (P) ou por uma estralheira fixa na verga superior, a meio ou a um terço a contar do extremo de barlavento. A adriça gurne num guincho colocado no pé do mastro. A verga inferior é aguentada por dois teques, um de cada lado da vela e formando parelha (h). Dada a sua posição por ante a ré do mastro e do centro de esforço do vento sobre a vela, esta tem tendência em se orientar, por si própria, perpendicularmente à direcção do vento e a deslocar-se nesta mesma direcção. Esta última tendência é insuficientemente combatida pela rede de estropos (d) que envolve o mastro. Este foi, portanto, reforçado por uma espécie de tomadouro rigído (f) - figura 1, fazendo efeito duma troça, destinada a reagir contra esta tendência de deslocamento para ré, sem estorvar todavia o movimento da vela em torno do mastro. Este tomadouro está fixo à junção duma das vergas intermédias com a tralha da valuma, sensivelmente a meia altura da vela, contorna o mastro, seguida por um moitão fixo à extremidade duma verga mais abaixo e desce para o pé do mastro, onde é espertado por meio duma talha (g).

Quando a vela é arriada, assenta em vaus (T), montados em cavaletes fixos ao convés e ainda sobre dois teques (h), servindo de amantilhos.

Por tudo isto se vê quanto a vela chinesa é diferente da nossa, sendo tão flexível, tão leve, e tão simples no seu arranjo, mas por outro lado tão difícil de manobrar.

Não é por certo sem razão, que o chinês, ao inverso do ocidental, deu à sua vela esta tão grande rigidez comparável à duma tela indeformável sob a acção do vento, conservando-lhe, contudo, bastante flexibilidade tão necessária para a manobra.

A vela rígida é de manobra mais fácil que a nossa vela leve, com curvas bem elaboradas, a qual sob a pressão do vento se cola contra o mastro, emperra as manobras correntes e torna, com mau tempo, todas as manobras difíceis e mesmo perigosas tanto para o pessoal como para o material, sobretudo a manobra de rizar.

Por outro lado, a vela chinesa, graças às suas vergas intermédias, iça-se e arria-se facilmente com qualquer tempo; chega-se bem ao vento sem bater; orienta-se por si própria, quando se vira de bordo; a sua rigidez também a impede de bater, de dar sapatadas, mesmo quando não estiver içada a tope, de tal forma que os juncos, mesmo quando fundeados, podem deixar sem receio as velas içadas. Por fim, citemos uma vantagem primordial da vela chinesa que a classifica indubitavelmente acima de todas as outras: a facilidade com que se pode, em caso de mau tempo, reduzir a sua superfície. Se fôr surpreendido por uma rajada, basta ao marinheiro chinês largar a adriça para que veja imediatamente a vela arriar, em dobras sucessivas e regularmente como as ripas duma gelosia que se fecha. A manobra de rizar opera-se assim rapidamente, com pessoal reduzido que trabalha no convés, em toda a segurança. Mas há uma outra vantagem bastante inesperada e bem preciosa para os pobres chineses, os quais não têm meios para substituir uma velha vela esburacada, e usada até ao fio. Graças às fasquias intermédias, uma vela mesmo em farrapos conserva ainda uma superficie suficientemente rígida para servir para alguma coisa, enquanto um buraco na vela europeia, ou um pequeno rasgão, chegam para a pôr fora de uso e provocar desastres.

Enquanto os nossos artesãos procuram um corte complicado para as velas e por vezes muito elaborado, de forma a que tenha uma curvatura tal que sob o efeito do vento a utilização da superfície adquira o máximo e dê por conseguinte uma maior velocidade, o chinês, desprezando esta vantagem ou ignorando-a talvez, porque nunca se preocupou em aumentar a velocidade do seu navio, contenta-se em acertar num plano as peças de

algodão ou as esteiras, segundo um contorno definido e transmitido de longa data pelos seus antepassados. Este método simplista não exige nenhum conhecimento especial de cortar velas, enquanto nos nossos países tal é praticado por especialistas comprovados. Tal profissão não existe na China, e a maior parte das vezes é o patrão que é o artesão das suas próprias velas. O corte das velas trapezoidais varia conforme as regiões, mas só há diferença apreciável entre os de Guangdong (Estampa 44, figura 1), isto é das costas meridionais da China, e as do Norte, desde a boca do Yangzi Jiang até ao golfo de Bei Zhili. Nas primeiras, o corte é o das nossas velas chamadas de pendão, nas quais a tralha da valuma é levada bem para vante do mastro, enquanto a de ré é arredondada e tem uma curva muito pronunciada a que não falta nem elegância nem pitoresco.

As vergas intermédias são pouco numerosas, seis a oito, a maioria das vezes. As velas do Norte também são de pendão, mas a curva, na parte alta, é menos acentuada que nas regiões meridionais, muitas vezes é mesmo inexistente (ver Estampa 43). O número das vergas intermédias nestas últimas, é, pelo contrário, mais elevado e pode atingir vinte e cinco e mesmo trinta vergas. As valumas são sensivelmente rectas e paralelas ao mastro.

As velas quadrangulares, que são a segunda categoria de velas chinesas (Estampa 45), usam-se principalmente nos juncos de rio; podem apresentar tantas variedades, quantos os juncos que as envergam. Encontram-se dispositivos de velame e de aparelho dos mais diversos e toda a espécie de dispositivos secundários que nos sentiríamos embaraçados para os descrever, mesmo sumariamente, tão considerável é o seu número. As velas chamadas de espicha (Estampa 46 - figuras 3 e 4) oferecem menor variedade que as precedentes. São usadas pelas sampanas e os juncos de carga, nos rios, e por certos barcos de pesca nas costas.

Estas velas de forma rectangular, análogas às que estão em uso na Europa, içam-se em mastros leves, a maior parte das vezes de bambu, que não são aguentados nem por ovéns nem estais. A vara colocada na diagonal para impelir para sotavento do mastro, e para ré o punho superior da vela, é sempre de bambu leve, e amarrada à parte inferior desse mesmo mastro. A vela é envergada no mastro por meio de anéis de bambu.

Apresenta muitas vezes a particularidade de ser formada de panos horizontais com rizes. As fiadas de rizes são muito numerosas e vão até à parte de baixo da quarta fiada de pano superior.

A bujarrona (Estampa 44 - figura 3) é usada muito raramente nos juncos chineses. A sua utilidade parecerá contestável, se se reparar que, graças à grande inclinação do mastro de vante para a proa, a acção da vela instalada nesse mastro se exerce com não menor eficácia que a duma bujarrona. O chinês achou esta solução preferível à do gurupés, cujo comportamento no mar é muito aleatório, sobretudo para os barcos pequenos.

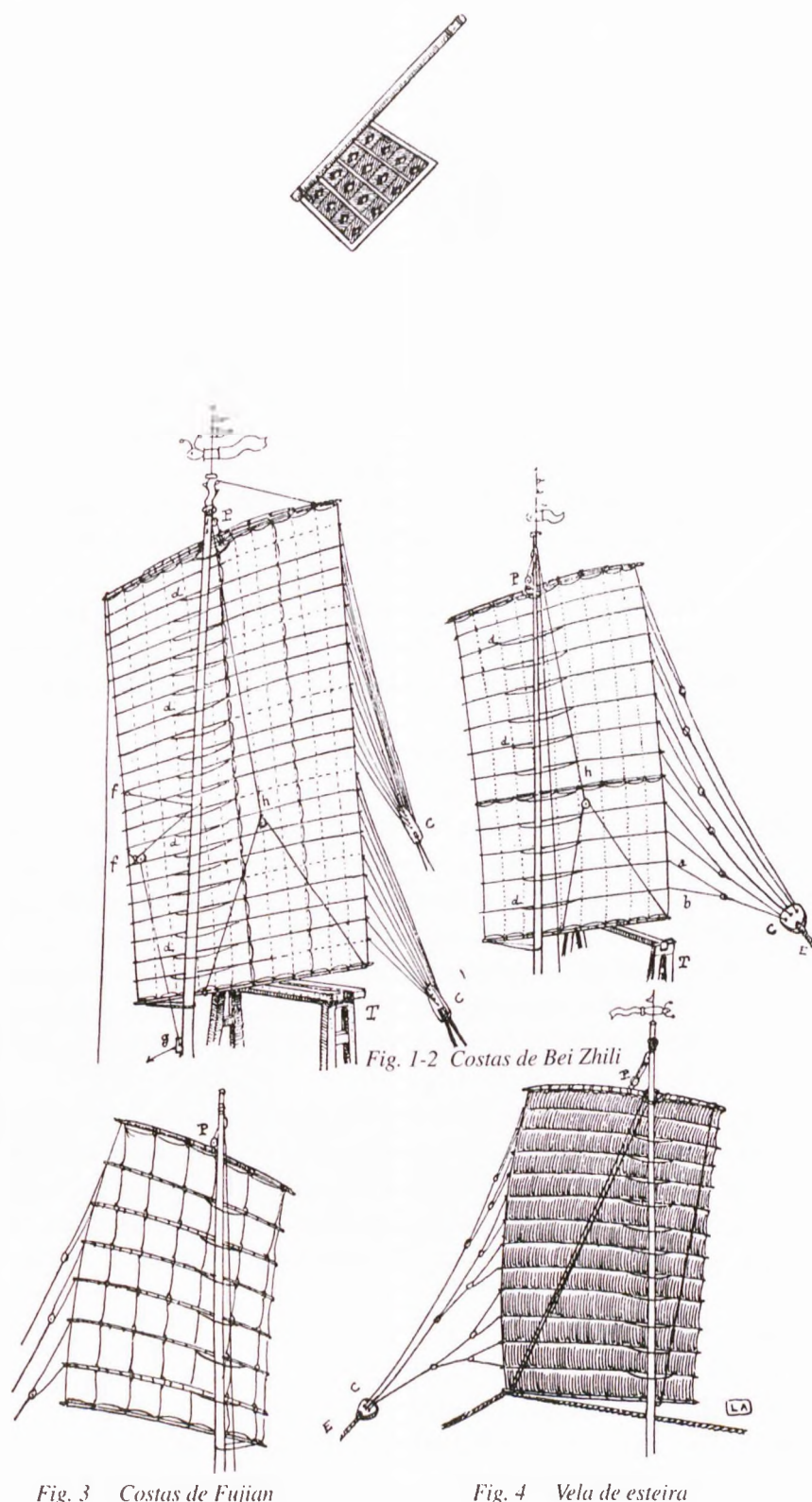
Os mastros muito altos, compostos por várias peças, estão sujeitos a deformação por flexão em virtude da pressão das velas, transmitida pelas vergas ao tope dos mastros, e daí a necessidade de os aguentar com estais e ovéns. No junco chinês, a pressão da vela reparte-se por todo o comprimento do mastro por intermédio das suas vergas intercalares, de maneira que as reacções que daí resultam produzem um equilíbrio suficiente para assegurar a posição do mastro, sem recorrer a aparelho fixo. A esta simplificação importante que soube trazer ao seu aparelho, juntou o marinheiro chinês a segurança quase completa que lhe dá o seu robusto velame capaz de resistir às mais rudes provas graças à engenhosidade da sua instalação. As velas dos grandes juncos atingem uma superfície e um peso consideráveis. Este peso foi grandemente reduzido depois de se ter substituído a esteira pelo pano de algodão.

Dissemos mais acima, que a vela chinesa é formada por peças de pano verticais, montadas numa superfície plana segundo um contorno determinado. A largura dessas peças varia de 0,30m a 0,45m, pouco mais ou menos.

A montagem da vela sobre o conjunto das duas vergas principais e das varas intermédias merece alguma atenção. As peças, tendo sido juntas por meio de costuras planas rebaixadas, são depois cortadas segundo o gabari escolhido. No contorno da vela fixam-se as tralhas (Estampa 47a - figura 4). Cada costura que liga duas

Fig. 1-2 Costas de Bei Zhili

Fig. 3 Costas de Fujian

Fig. 4 Vela de esteira

Estampa 43 Velas de juncos oceânicos

peças de pano consecutivas é em seguida reforçada por um vergueiro,cujas duas extremidades são fixadas por um anel, em cada uma das réguas que correm ao longo de duas vergas extremas. Estas réguas são por sua vez amarradas solidamente, uma por baixo, e outra por cima. Nos lados das velas, tralhas abotoadas a intervalos iguais, a um cabo que reúne as duas extremidades das vergas, estão de forma a que vela fique solidamente enquadrada e sujeita por todos os lados. Quanto às réguas intermédias que ainda não estão colocadas, a sua razão de ser é de dar à vela a rigidez duma tela e de transmitir ao mastro a pressão do vento, evitando qualquer ligação que tivesse o risco de fazer suportar ao pano o peso das réguas e da verga inferior. Estas réguas, depois de passarem livremente por uma mãozinha costurada em cada uma das fieiras verticais, são fixadas sobre o cabo abotoado ao longo dos vergueiros.

As velas principais dos juncos de rio e das costas do Bei Zhili, (Estampas 43, 45) são formadas, a maior partes das vezes, por duas ou três fiadas de pano juntas. Estas peças são reunidas por uma cosedura, permitindo que se faça passar pelos seus interstícios as réguas intermédias alternadamente de um lado e doutro de cada uma

delas, seguindo uma regra não determinada que parece depender da fantasia ou das necessidades práticas do veleiro, sob a reserva que a peça de pano em contacto com o mastro esteja sempre coberta por todas as réguas.

Os juncos de mar que navegam ao sul da foz do Yangzi Jiang têm sempre as velas feitas duma só peça; há-os também com duas ou três peças, mas que estão geralmente sobrepostas no sentido horizontal, (Estampas 43-45-46) de forma que a totalidade das vergas intermédias estejam do mesmo lado da vela, como acontece nos juncos destas regiões.

Não se faz questão de, neste estudo, já bastante longo, examinar mais a fundo as particularidades apresentadas pelas velas chinesas; são ainda numerosas, mas de menor interesse. Encontrar-se-ão na segunda parte, destinada à descrição dos juncos, alguns novos pormenores representados, na maior parte dos casos, pelas ilustrações que acompanham o texto.

A Estampa 47 mostra as principais velas volantes de tipo ocidental que envergam com bom tempo alguns poucos juncos oceânicos, os de Bei Zhili entre outros.

A figura 4 representa a instalação, descrita mais atrás, duma vela com as suas ligações às vergas e às réguas. A este respeito consultámos os artigos do Tenente D.W.Waters R.N., que apareceram no *Mariner's Mirror* , sobre os juncos do golfo de Bei Zhili, artigos cheios de interesse por conterem documentação precisa sobre assuntos pouco conhecidos de marinheiros estrangeiros (1).

Entre os arranjos de velas, há um muito original, usado pelos juncos de rio para captar o vento por cima das margens altas, quando as suas velas, muito altas, no entanto, são insuficientes para dar andamento ao navio. Içam no tope do mastro uma vela rectangular (Estampa 47a, figura 3) ou ainda uma vela de baioneta manobrada por meio duma grande vara apoiada no convés.

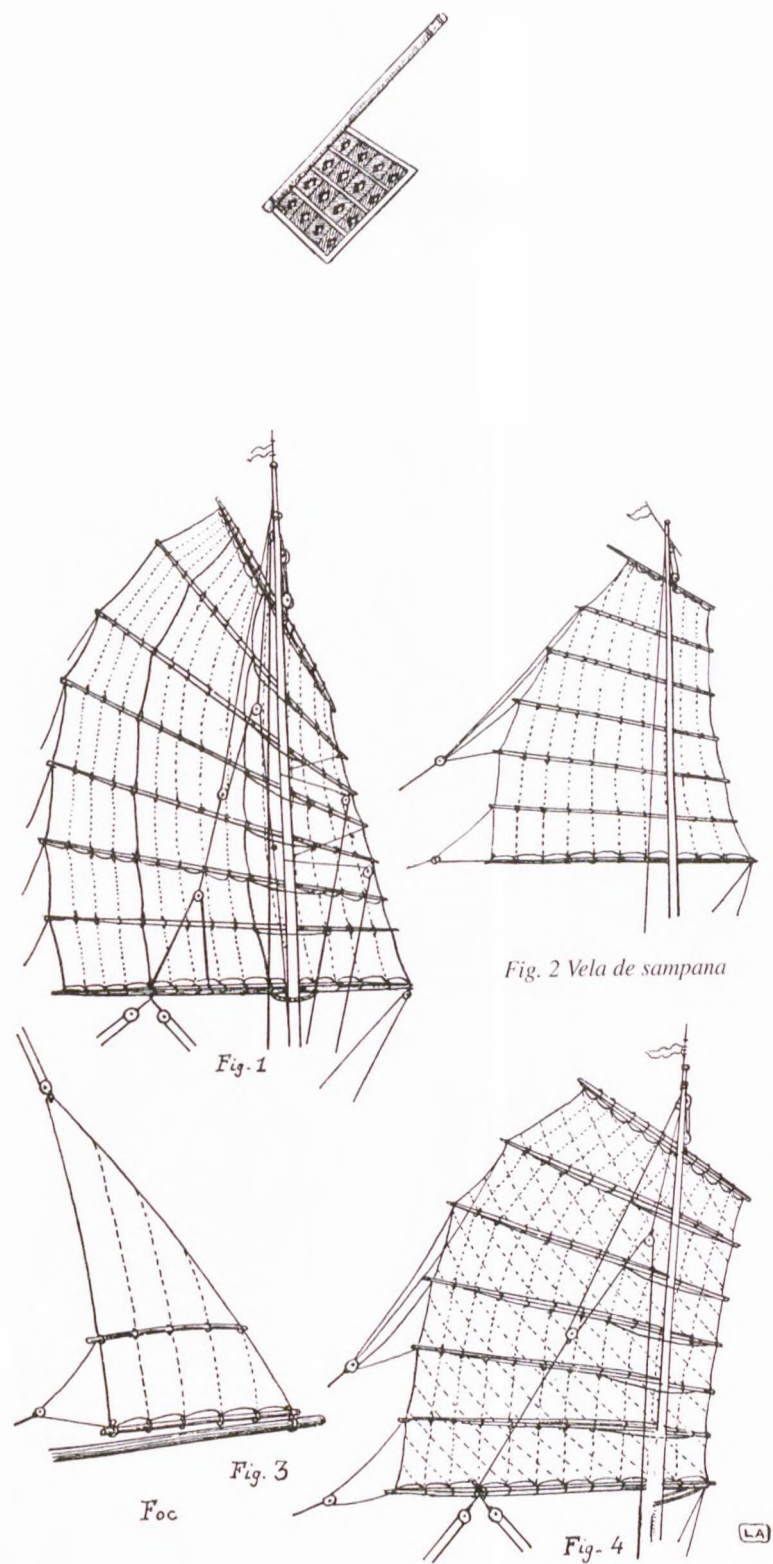
A figura 2 (Estampa 47) representa um junco de pesca com cinco mastros com velas, utilizado na pesca de arrasto no lago Taihu (nc 41), a oeste de Shanghai. Graças às suas velas de fracas dimensões, o pescador evita o perigo que envolve a manobra duma grande vela única neste lago onde as rajadas são súbitas e violentas. Juntemos a isto a engenhosidade de um dispositivo permitindo pela simples manobra duma adriça arriar as cinco velas ao mesmo tempo. Esta manobra é feita pela mulher e pelas crianças, enquanto o marido trata da pesca.

Não poderíamos terminar este capítulo sem voltar, uma vez mais, às qualidades ignoradas, ou menosprezadas, do junco chinês, que bastantes pessoas têm ridicularizado, por ser contrário às nossas concepções ocidentais e desacreditado por causa das suas velas espalmadas como as asas de um morcego.

O junco chinês à vela evolui com um facilidade notável; toda a força viva do navio parece concentrar-se nessa evolução. A manobra opera-se com o mastro como eixo, sem que o junco se desloque sensivelmente durante o movimento. Virar de bordo é fácil, emprega um pessoal muito reduzido, sem nenhuma manobra por assim dizer; um simples movimento progressivo do leme, caçando o punho da escota, se for caso disso, para o meio do convés, espertando a comprida escota, e o navio arriba, enquanto as velas tomam por si próprias a sua nova posição sem que seja necessário mexer nas amuras, nem nas escotas a que umas e outras estão amarradas no eixo do convés.

Se o chinês continua fiel ao seu tipo de velame, é também porque na navegação que pratica é frequente o bordejar, nomeadamente nos rios, no qual velas longitudinais são vantajosas. Permitem chegar-se ao vento mais uma quarta que as velas redondas.

É preciso, no entanto, reconhecer um grande defeito à maior parte dos juncos chineses: é o forte abatimento que lhes dá o seu fraco calado, piorado com o fundo chato sem quilha, que combatem, mas insuficientemente, com o pesado leme descendo abaixo do tabuado do fundo, inconveniente grave, resultante, como já dissemos mais atrás, dos éditos várias vezes seculares, interditando aos chineses a construção de navios aptos para empreender navegações longínquas, quer dizer verdadeiros navios oceânicos.

1) "Chinese Junks : The Antong Trader", Janeiro 1938. "The Bei Zhili Trader", Janeiro 1939.

Estampa 44 Velas dos juncos de Cantão - costas de Guangdong

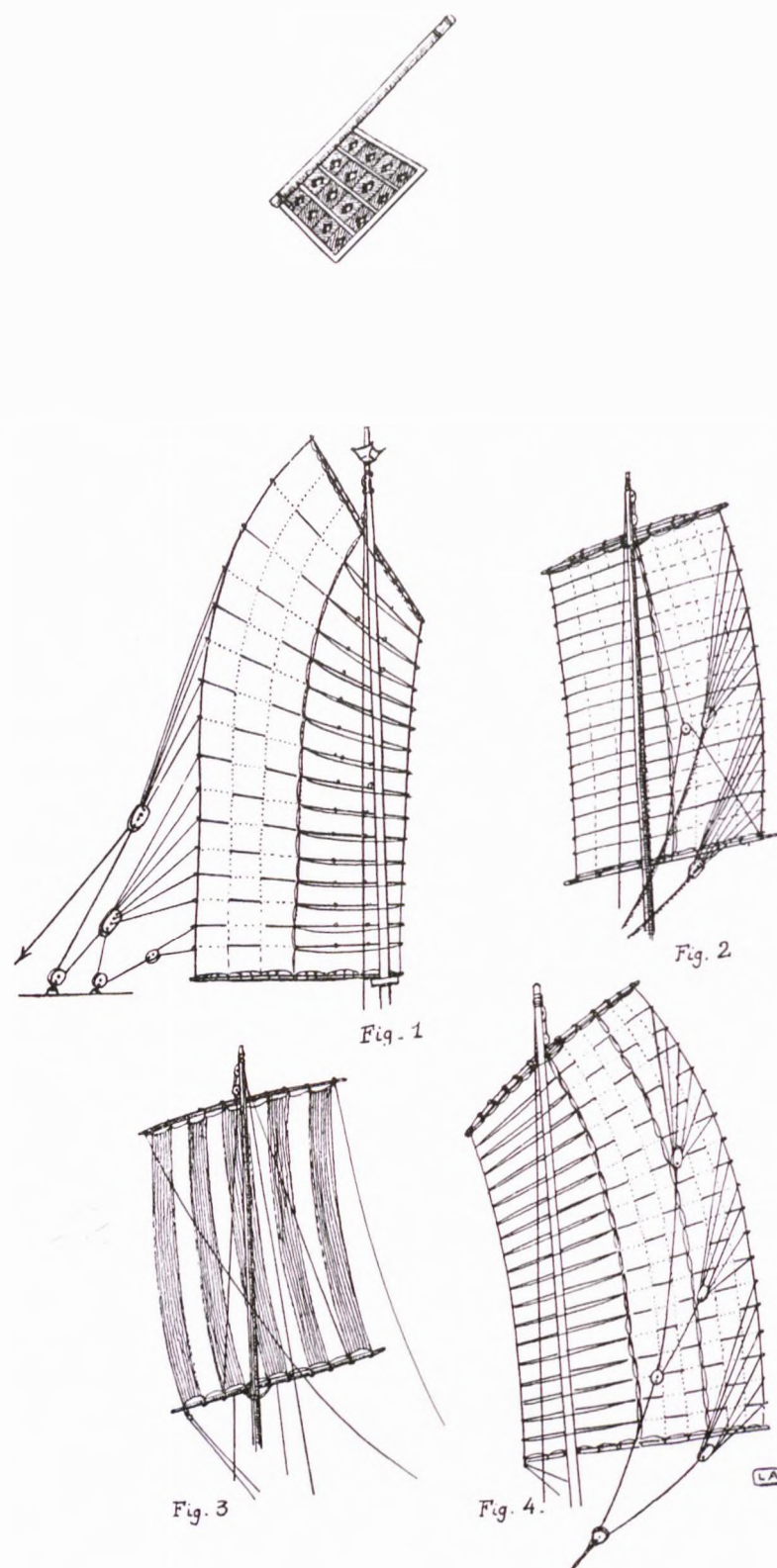
CABOS DE BAMBU

De tudo o que que se desenvolve no vasto Império Chinês não há a menor dúvida que nada ultrapassa em utilidade o bambu, que se utiliza num grande número de aplicações e em particular na confecção de massame de todas as bitolas, desde a simples retenida à espia de grande bitola que mantém o junco ligado à âncora.

Marco Polo, que nos revelou a China com tão preciosos pormenores no relato das suas viagens, diz a este propósito:

" Têm canas do comprimento de quinze passos que dividem a todo o comprimento em filamentos muito finos que torcem uns com os outros para fazer cabos de trezentos passos de comprimento, tão habilmente trabalhados que se julgaria serem feitos de cânhamo".

Sobre este mesmo assunto, o Padre Du Halde, falando destas cordas fabricadas de talas de cana, acrescenta: " a água nunca as apodrece, têm uma resistência surpreendente ".

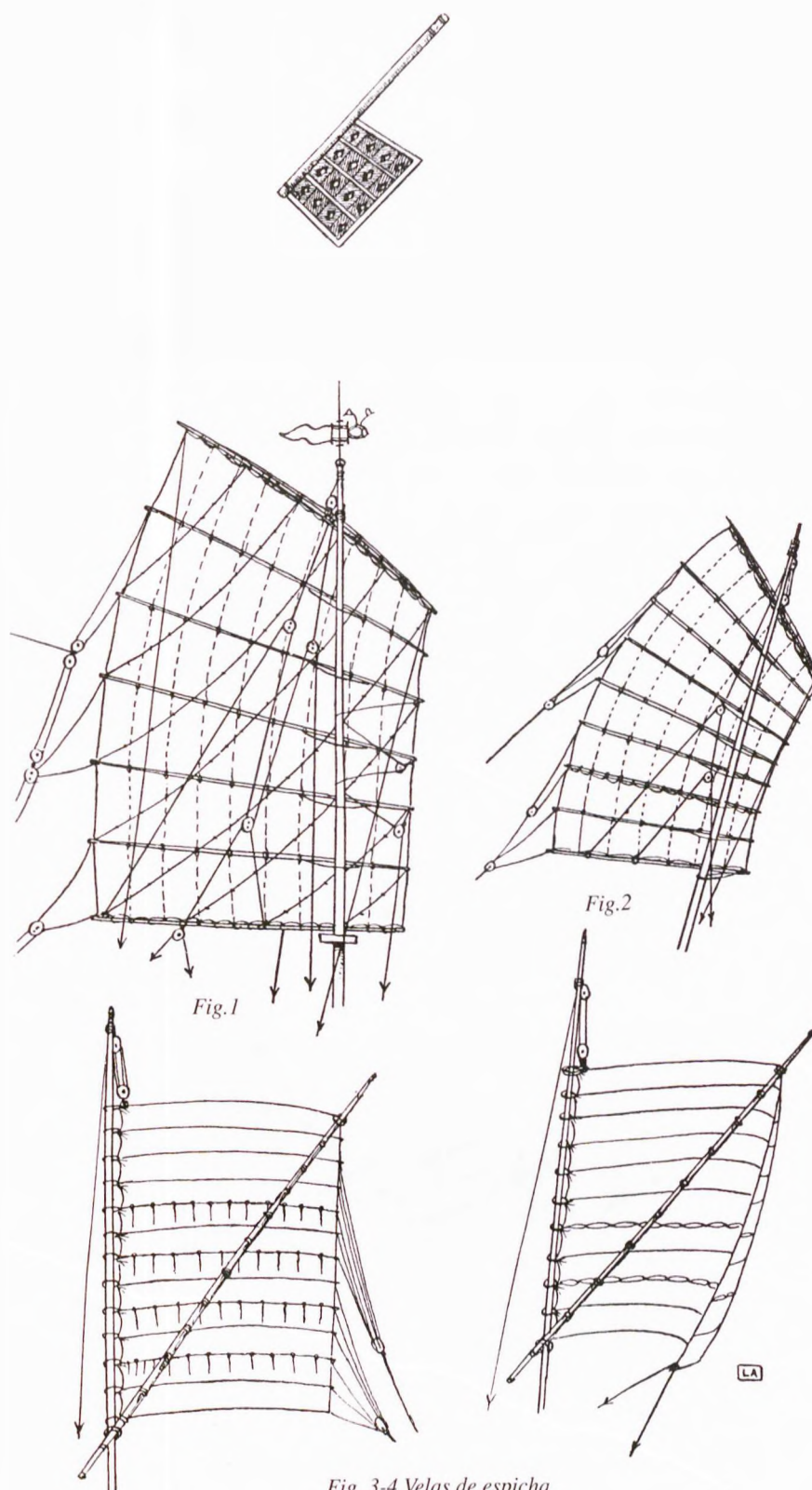
Nada mudou desde esta época no fabrico e no uso dos cabos de bambu que os chineses continuam a

Estampa 45 Velas de juncos de rio

utilizar com sucesso nos seus juncos. O Dr. Legendre, que teve ocasião de assistir à confecção destes cabos, exprime-se assim quando fala dos cordoeiros:

" Cortam em lamelas compridos bambus ocos, depois batem estas lamelas durante um certo tempo para separar as fibras da matéria mole e polposa que as cobre, as aglutina e parece que apressaria a sua decomposição. Quando conseguiram uma tira muito flexível, reduzida a um feixe de fibras, pode fazer-se a operação de entrançar. Para tornar esta fita tão pouco quebradiça quanto possível e muito duradoura, submete-se então a uma espécie de cozedura em água a ferver.

Por este processo, conseguem-se fabricar cabos duma resistência e duma flexibilidade espantosas, bem superiores às dos cabos em cânhamo. A sua principal vantagem reside na dureza e na tenacidade dos cordões que as rochas só cortam muito lentamente". O Dr. Legendre enumera a seguir as três bitolas principais dos cabos usados pelos juncos que sobem os rápidos do Alto Yangzi Jiang:

" 1°.O Fei Teng (nc 42) (Fei= voar ; Teng = cabo de alagem); em inglês - flying hawser; em português -

Fig. 3-4 Velas de espicha

Estampa 46 Velas de juncos de mar - Costas deFujian

espia. É o cabo leve, o que se emprega em águas calmas, sem corrente.

2º. O Er Heng Teng (nc 43) (Heng = agir ; Er = segundo). É o cabo que actua em segundo lugar, mais grosso que o primeiro e usado logo que a corrente é difícil de vencer ou quando sopra o Xia Feng (nc 44)(Xia = em baixo ; Feng = vento), o vento pela proa, aquele que tende a fazer descer o junco, e que estorva a sua subida.

3º. O Zuo Teng (nc 45) (Zuo = senta-se). É o virador pesado, difícil de arrastar, o qual precisa de várias equipas de sirgadores. Só é utilizado na passagem dos rápidos ".

Para conservar a flexiblidade destes cabos, sobretudo durante o verão, em que o calor os torna quebradiços, os chineses regam-nos frequentemente com água e batem-nos com um macete. Este costume é observado em especial nas jangadas do Yangzi Jiang, que precisam para a alagem de enormes espias de bambu.

É sobretudo na província de Hubei Sheng(nc 46), que se pratica a indústria do bambu. Em Hanyang (nc 47), perto de Hankou (nc 48), os fabricantes de cabos são quase uma legião na margem esquerda do grande rio,

Fig. 1 Junco de Bei Zhili com todas as velas içadas

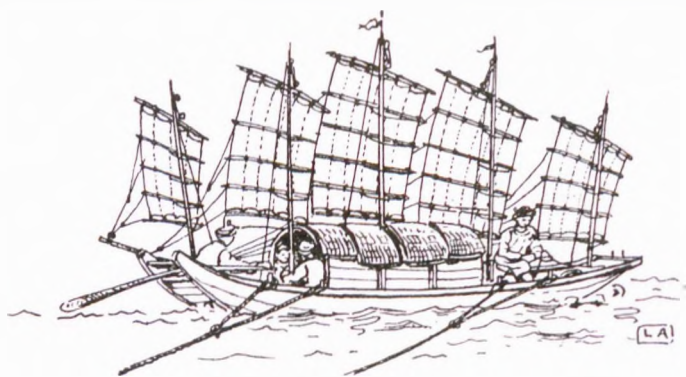



Fig. 2 Barco de pesca de arrasto do lago Taiwu Jiangsu

Estampa 47

onde se erguem pequenas cabanas de madeira empoleiradas como pombais em altas e frágeis varas de madeira. Dois homens trabalham em conjunto, um na cabana, o outro em baixo, ocupados em entrançar, torcendo três ou quatro compridas lamelas de bambu, enquanto outros operários cortam e preparam as lamelas, como já foi dito.

Esta equipa pode, em três dias, confeccionar um cabo de quinhentos a seiscentos metros de comprimento e oito a quinze centímetros de circunferência. Não é fácil imaginar um material que reúna tantas vantagens e se adapte tão perfeitamente às necessidades da navegação como o cabo de bambu. É a bordo dos juncos que navegam no Alto Yangzi Jiang que o seu papel é capital.

A subida faz-se, com efeito, à corda na quase totalidade do percurso através de gargantas profundas, de flancos abruptos, oferecendo muito poucos caminhos de acesso, sempre difícil aos sirgadores, que ainda por cima têm mil dificuldades em arrastar a espia de alagem por cima dos rochedos de arestas cortantes onde outro material que não fosse o bambu se gastaria rapidamente.

Pela sua leveza, resistência e dureza, o cabo de bambu convém particularmente à subida dos numerosos

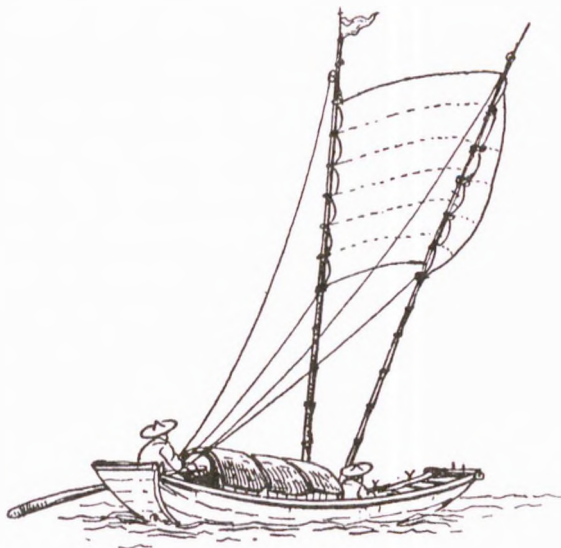



Fig. 3

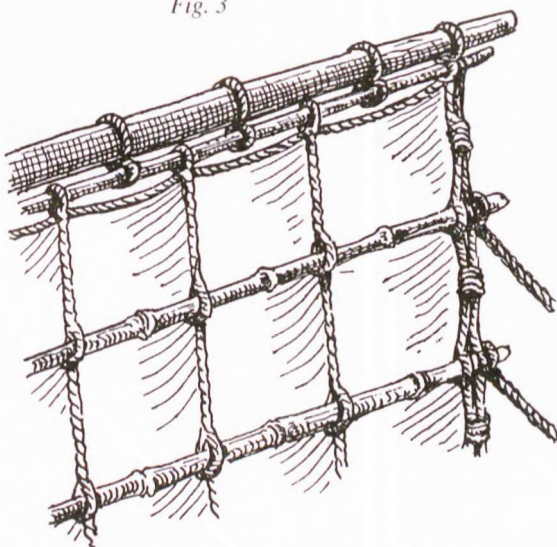



Fig. 4 Montagem de uma vela

Estampa 47a Alto Yangzi Jiang

rápidos do alto Yangzi Jiang. Estas passagens perigosas só podem ser transpostas com o esforço de centenas de sirgadores, repartidos em vários grupos, manobrando espias de duzentos a trezentos metros de comprimento.

" No esforço considerável, diz o Dr. Legenare, a que o cabo está sujeito, em certos momentos, quando a corrente é forte, acontece que o cabo venha a raspar nos rochedos e o contacto com uma agulha ou uma aresta cortante é tanto mais intimo quanto a tensão é mais forte. Produz-se portanto uma verdadeira serragem do cabo, muito mais rápida e marcada com um cabo de cânhamo do que com um de bambu. Os europeus que já tiveram esta experiência, reconhecem que a superioridade do cabo de bambu sobre as outras qualidades de cabos que podem ser usados no Alto Yangzi Jiang é incontestável ".

Uma outra vantagem, não menos preciosa, reside no facto de o bambu ser um material pouco sensível às intempéries. Não sofre por esse facto deformações apreciáveis, enquanto que os cabos de cânhamo encolhem com a chuva e esticam nos climas quentes, obrigando a tripulação a renová-los frequentemente durante uma travessia, para manter a tensão dos cabos fixos. Por outro lado, o bambu, por causa da sua rigidez, não é utilizável nas manobras correntes. É então substituído por uma fibra de uma variedade de palmeira (1) muito comum na China, que se presta, por ser muito flexível, à confecção deste cabo.

OBRAS CONSULTADAS:

Deux années au Setchouen, pelo Dr. A. F. Legendre (1905).
Descrição geográfica, historique de la Chine, pelo P. Du Halde (1735).
Voyage de l'Ambassade de la Compagnie des Indes Orientales, por Van Braam Houckgest (1798).

Alto Yangzi Jiang

O moitão chinês é feito duma só peça de madeira dura, teca ou cânfora, com uma abertura rectangular para alojar a roldana, que é também de madeira. Não tem alça. Usa-se a maior parte das vezes como moitão volante no aparelho do velame, que tem, como já se viu atrás, múltiplas bolinas. Entre os juncos que frequentam os portos abertos ao comércio estrangeiro, um grande número adoptaram o moitão de tipo ocidental que, como vamos ver, pouco difere dos chineses.

1. Em francês " chamerops ", para que se não encontrou tradução.

A figura 1 da Estampa 49 representa uma moitão com abertura para introduzir o tirador de um cabo sobre o qual se exerce a tracção. A figura 2 é uma talha semelhante ao primeiro aparelho precedente e utilizada da mesma maneira. A figura 3 é um moitão volante, com duas roldanas sobrepostas e a caixa em forma de um 8, que lembra o que os franceses chamam moitão de violino. É muito usado para espertar as bolinas. A figura 4 é um moitão duplo, igualmente com roldanas sobrepostas, destinado a actuar sobre um cabo, como nas figuras 1 e 2. Os moitões 5, 6, e 7 servem exclusivamente o retorno dos múltiplos cabos de bolina e para espertar estes últimos por intermédio de um forte cabo de escota simples que passa numa abertura na base do aparelho, ou numa roldana no caso da escota dupla (figura 6). A figura 5 representa bastante bem a forma das bigotas que servem para esticar os ovéns nos navios ocidentais. A figura 6 tem muita analogia com o aparelho usado nesses mesmos navios para aguentar a tralha central dos toldos do convés, numa direcção rectilínea por meio de várias pernadas de linha, chamadas aranhas.

As adriças das velas e as ostagas servindo de amantilhos às velas passam em moitões colocados no tope dos mastros, ou então em furos abertos no mesmo sítio, onde se colocam roldanas (Estampa 42, figuras 7 e 8).

A parte alta em que estão colocadas estas roldanas apresenta dispositivos originais, que não deixam de prender a atenção, sobretudo quando no tope do mastro flutua um dos cata-ventos de perfil bizarro com que os marinheiros chineses gostam de ornamentar os seus mastros. Como os ocidentais, os marinheiros chineses utilizam também acessórios do aparelho que servem para os mesmos fins e são análogos tais como roldanas no pé dos mastros ou na amurada, cunhos, mesas de malaguetas para dar volta aos cabos de laborar, e também trambelhos. A Estampa 41 mostra alguns exemplos desses acessórios que são utilizados principalmente nos juncos de mar.

ÂNCORAS

Os chineses utilizam duas espécies de âncoras: as âncoras de madeira e as âncoras de ferro. Servem-se, além disso, de fateixas de ferro de três e quatro braços. Enfim, em fundos baixos, usam uma vara (P) (ver Estampa 53, figura 2) ou até um simples bambu que espetam verticalmente no fundo, depois de ter passado numa cavidade para tal preparada na proa do navio. Graças a este processo, o chinês pode parar instantaneamente o seu barco, no ponto exacto que desejar, sem recorrer a uma âncora ou a um cabo passado para terra. Esta maneira expedita de fundear é utilizada sobretudo pelos barcos que sobem, à sirga, ao longo de margens com muita corrente. Se acidentalmente o cabo de alagem parte, o barco fica imediatamente parado por ter fundeado com a vara. É surpreendente que uma maneira de fundear tão segura como rápida não seja utilizada universalmente, pelo menos nos lagos e nos rios.

Para manterem a distância à margem a que amarram, a maior parte das vezes a estacas cravadas em terra, os juncos têm no convés duas antenas, uma a vante e outra a ré, que se enfiam no fundo e que são solidamente amarradas no extremo que fica a bordo. Quando os juncos se reunem no mesmo ponto da margem, ficam amarrados de braço dado, perpendicularmente a ela, e mantêm a distância por meio de uma antena (A),

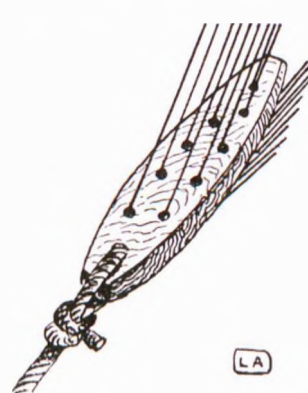
Estampa 48 Espia de alagem em bambu

colocada a vante sobre o convés ou passando por uma portinhola, como mostra a figura 1 da Estampa 53.

As âncoras de madeira (Estampa 50) atingem por vezes grandes dimensões (1); o seu peso é considerável pois são feitas em madeira pesada e muito dura chamada Tiemu (nc 49) ou pau ferro, cuja densidade bem superior à da água lhes assegura unhar bem. Têm um ou dois braços igualmente de madeira, talhados em bisel, solidamente ligados à haste por travessas reforçadas por robustas arrotaduras de cânhamo ou de bambu.

A extremidade das patas é às vezes guarnecida com uma bainha protectora em ferro. Quanto à haste, muito comprida se a compararmos com as das nossas âncoras em ferro (oito metros de comprimento e mais), é furada na extremidade livre, e nesse furo passa o cabo da amarra. A outra extremidade recebe, na junção dos braços, e perpendicularmente a estes, um forte tronco ou uma armação de bambus e de comprimento um pouco inferior ao da haste, chamado cepo. Nota-se logo que na âncora chinesa, quer seja de madeira ou de ferro, o cepo está próximo da junção dos braços e da haste, enquanto que entre nós está no começo da haste, não longe do anete que liga a âncora à amarra.

Quais as razões que puderam fazer com que os chineses adoptassem este dispositivo que remonta inquestionavelmente a tempos muito antigos ?

Não há dúvida que sob o ponto de vista de arrumação e de manipulação o cepo instalado à moda ocidental apresenta inconvenientes. Tentou remediar-se este inconveniente, tornando-o móvel ou mesmo suprimindo-o,

Estampa 49

1) As âncoras do Qiying (ver tomo III) tinham um comprimento de cerca de dez metros.

mas estas inovações não deixam também de apresentar, por sua vez, sérios inconvenientes. Ao contrário, o cepo instalado à maneira chinesa é de grande comodidade nas manobras de fundear e na instalação a bordo. A eficácia desta âncora no agarrar-se ao fundo, resulta precisamente da posição do cepo, perto do nascimento dos braços. É fácil de nos darmos conta que, qualquer que seja a maneira como a âncora cai no fundo, uma das duas patas fica sempre em contacto com o solo, com tendência para se enterrar desde que a amarra exerça a menor tracção sobre a haste.

Com o cepo instalado à ocidental, acontece frequentemente que as duas patas caiam no fundo horizontalmente. Nesse caso o ferro unha duma maneira instável, e o navio irá à garra, até que um obstáculo venha modificar a posição da âncora e fazê-la assim unhar.

As âncoras de madeira tanto se usam nos juncos de mar como nos de rio. A manobra de fundear e de içar o ferro são facilitadas visto a proa destes juncos ter uma forma especial, que faz com que a âncora possa assentar horizontalmente sobre uma plataforma, ficando a haste nessa plataforma e as patas de fora (ver Estampa 52, figuras 3 e 5).

Nestes juncos não há turco do ferro nem boças; não têm qualquer utilidade. Na posição que indicámos, a âncora fica sujeita pelo seu próprio peso e, em caso de mau tempo, por um ou mais botões.

Para fundear, basta largar uma certa quantidade de cabo a um dos bordos do junco, depois com uma alavanca levantar a haste até que a âncora, arrastada pelo seu próprio peso, se vire e caia ao mar. Para içar o ferro há um guincho ou um molinete, colocado a vante entre as duas falcas que reminam a amurada (Estampa 54, figuras 2 e 3). Um arinque ligado a um dos braços permite depois içá-la à altura conveniente, de forma que uma simples tracção sobre a amarra tende a colocar a haste em posição horizontal na plataforma, ficando o cepo e as patas de fora.

Quando as âncoras são muito grandes, os chineses servem-se para as içar duma sampana especial (ver Estampa 53, figura 3); de um pequeno pau de carga ou de um guincho permitindo içar a âncora verticalmente, enquanto a tripulação acciona o guincho para a levar à posição. Estas sampanas têm geralmente à popa, em vez de leme, um leme lateral destinado a atenuar as guinadas, quando operam nos rios.

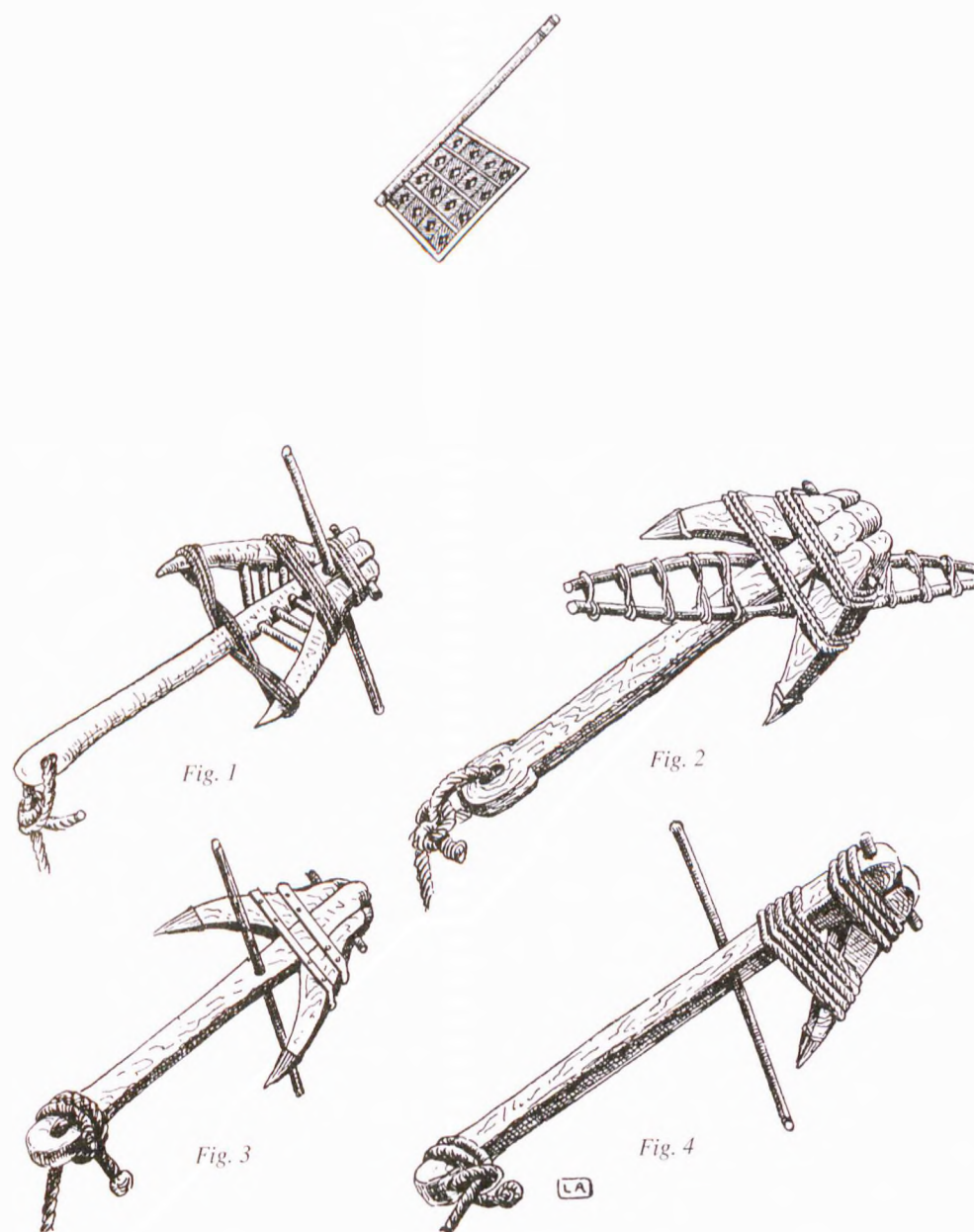
ÂNCORAS E FATEIXAS DE FERRO

Estas âncoras (Estampa 51) são usadas na China há muito tempo. P. du Halde menciona a sua existência nos navios mercantes.

Na *Collection des Livres Anciens et Modernes* (tomo I, pag. 73, nota 26), diz-se que nos mares do Norte, em que os fundos são arenosos, se podem largar âncoras de ferro, enquanto que nos mares do Sul, onde as águas são pouco profundas, é preferível largar âncoras de madeira. Esta escolha no uso dos dois tipos de âncoras pode encontrar explicação no facto de a âncora de madeira, sendo relativamente mais leve na água do que a âncora de ferro, poder ser assim mais facilmente içada nas águas profundas que a âncora de ferro. Pelo contrário, nos fundos arenosos e pequenos, a âncora de madeira, por causa do seu volume, oferece uma grande resistência ao garrar, sobretudo se as correntes de maré provocaram o seu enterramento, como é muito frequente nestas costas.

A indústria chinesa não estava à altura de fabricar estas grandes âncoras de ferro forjado numa só peça, verdadeiras obras primas da metalurgia ocidental, conseguidas por processos e ferramentas das mais perfeitas. As âncoras fabricadas pelos ferreiros chineses, apesar de formadas pela reunião de várias peças, não são menos, no seu género, belas peças de ferraria, oferecendo as melhores garantias de robustez.

A âncora de ferro é baseada nos mesmos princípios que a âncora de madeira. Tem uma haste e dois braços ligados por um anel e cunhas de ferro rebitadas a quente. O cepo é igualmente colocado próximo do cruzamento dos braços com a haste e perpendicularmente a estes. É em ferro, ou feito duma barra de madeira.

A manobra das âncoras faz-se da mesma maneira que a dos ferros de madeira, mas os juncos que usam estas âncoras são normalmente equipados com boças análogas às nossas, e nesse caso o cepo assenta na maior

Estampa 50 Âncoras de madeira

parte dos casos no alcatrate. Nos rios, nomeadamente no Baixo Yangzi Jiang, os grandes juncos usam de preferência fateixas em ferro com quatro braços. Estas fateixas ficam suspensas pelos braços a cada bordo, à proa ou no extremo de uma peça de madeira quadrada, onde estão as boças e saindo ligeiramente do painel a vante (Estampa 52, figura 2).

Certos juncos do lago Poyang (nc 50) estão equipados com quatro boças colocadas perpendicularmente ao painel de vante com o mesmo número de fateixas em posição para fundear (Estampa 52, figura 1). Os juncos de Shandong (nc 51), chamados Sha Chuan (nc 33), utilizam igualmente fateixas de ferro de quatro braços, mas têm cepo perto do anete, contrariamente ao uso chinês. Não há explicação para a utilidade de um cepo numa fateixa com vários braços, a menos que esta peça assente horizontalmente na travessa de vante do junco para amarrar melhor a fateixa na sua posição de manobra no mar, ou para facilitar a sua manobra.

ÂNCORAS FLUTUANTES

A âncora flutuante (Estampa 53, figuras 4, 5 e 6) é usada na China num grande número de casos :

1º. Para diminuir o abatimento dos juncos de mar, quando submetidos a vento de través, caso em que correm o perigo de ser levados para a praia ou para fundos baixos;

2º. Nos juncos de pesca para reduzir a velocidade em relação ao fundo, onde arrastam as redes;

3º. Nas jangadas ou comboios de madeira que descem os grandes cursos de água ao sabor da corrente, em especial o Yangzi Jiang.

Estas enormes massas flutuantes (ver parte descritiva- Baixo Yangzi Jiang) sem velocidade própria nem

meios de governar, não podem modificar o rumo senão com a ajuda duma âncora flutuante fundeada no meio da corrente e virada rapidamente ao cabrestante. Esta manobra, habilmente executada, permite manter-se no canal e evitar o encalhe, muitas vezes desastroso para as jangadas.

Citaremos para o primeiro caso os Sha Chuan, grandes juncos de pouco calado e de grandes velas que navegam no golfo de Bei Zhili e ao longo das costas arenosas e pouco fundas a Norte do Yangzi Jiang. Independentemente de lemes laterais, de que se servem para diminuir o abatimento (figura 7 - Estampa 53), utilizam para o mesmo fim uma âncora flutuante, uma espécie de grande cesto rectangular de três a quatro metros de lado, com os bordos levantados trinta centímetros, feitos de esteira de bambu, e reforçados por cordas fixadas em diagonal no fundo (Estampa 53, figura 4).

Um pé de galinha com quatro ramos é amarrado aos extremos, sendo os dois ramos inferiores mais curtos do que os outros para dar uma ligeira inclinação à âncora. No ponto de junção dos quatro ramos fixa-se o cabo de reboque que deve manter o junco a uma certa distância do aparelho. A um dos lados amarra-se uma segunda espia, por meio da qual se pode meter dentro, horizontalmente e sobre a água, o cesto. Quando o vento refresca e empurra para a costa, lançam à água este precioso travão que neutraliza em grande parte o efeito do vento sobre o casco.

À parte o Sha Chuan, não parece que outros juncos oceânicos usem a âncora flutuante durante a sua navegação. Quanto ao uso deste aparelho para reduzir a velocidade dos barcos de pesca, está tão espalhado nos cursos de água do interior como na costa. As figuras 5 e 6 mostram dois aparelhos que são de uso corrente nestes navios.

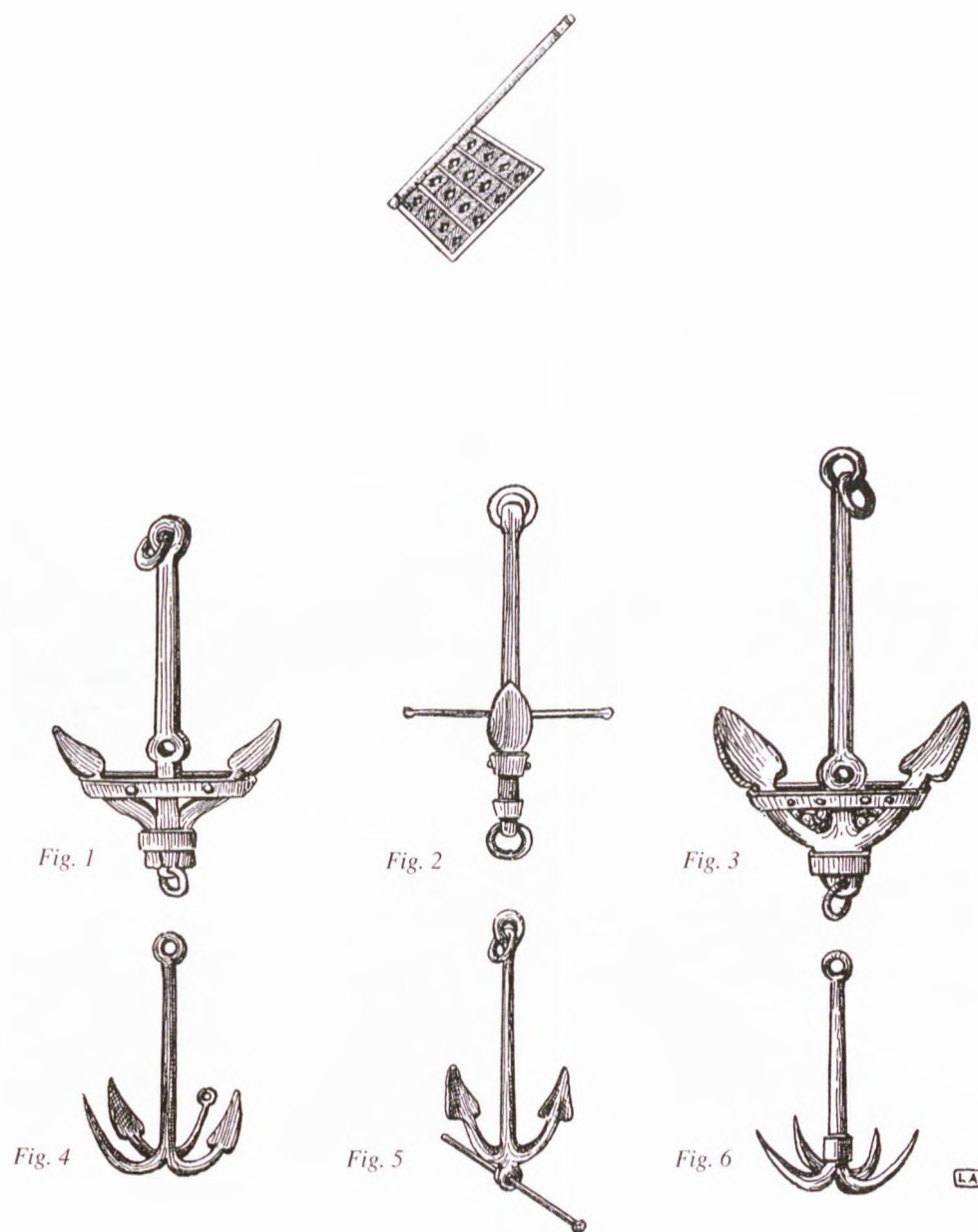
Acontece frequentemente nos rios onde os juncos que estão fundeados, querendo evitar guinadas produzidas pelas flutuações da corrente, larguem pela popa uma âncora flutuante que lhes assegura uma imobilidade quase completa. Com este fim, as sampanas dos grandes juncos utilizadas para içar os ferros, põem em vez do leme uma prancha de madeira com a forma de um leme lateral (figura 3). Para se defenderem duma rajada, os juncos oceânicos usam uma âncora flutuante, assim como para se manterem aproados à vaga e evitarem o perigo de apanhar o mar pelo través. É o mesmo processo que utilizam, nas mesmas circunstâncias, os navios de vela de outros países.

CABRESTANTE

Os grandes juncos oceânicos que frequentam os portos abertos ao comércio com o estrangeiro, adoptaram na maioria o cabrestante de origem ocidental, enquanto os juncos fluviais ficaram fiéis ao tipo local melhor adaptado às suas modestas necessidades. É interessante notar a analogia entre o cabrestante dos juncos de mar (Estampa 55 - figura 4) e o dos navios europeus dos séculos XVII e XVIII, analogia que resulta sem dúvida da adopção pelos chineses do aparelho ocidental aquando dos primeiros contactos com os europeus.

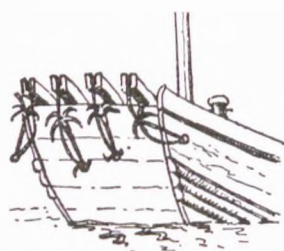
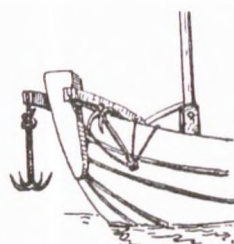
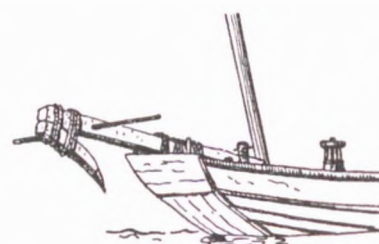
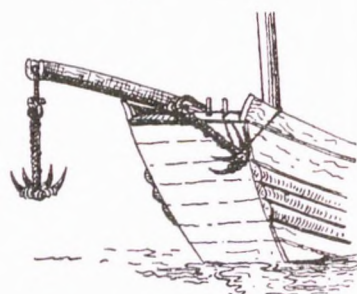
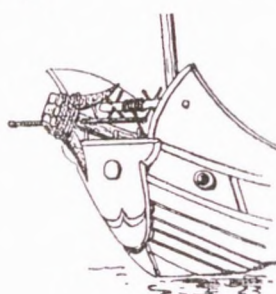
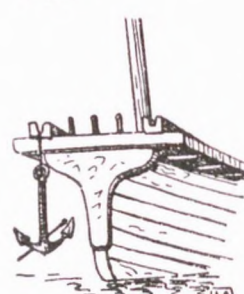
Os juncos, não tendo grandes tripulações, as manobras de força, em particular o içar as grandes e pesadas velas, cujo peso ainda é aumentado pelas múltiplas vergas intermédias, exigem o uso do cabrestante ou do guincho. Os grandes juncos de mar têm normalmente dois, um a vante e outro a ré do mastro grande, em bordos opostos; os juncos de rio só têm um a vante do mastro principal mas alguns, mesmo de grandes dimensões, não têm nenhum. Acontece o mesmo com os juncos do Alto Yangzi Jiang, que não têm no convés qualquer aparelho para as manobras de força.

O cabrestante dos juncos de mar (figura 4) é formado duma mecha de madeira que atravessa o convés e assenta por um macho numa cavidade praticada num reforço do tabuado do porão; a saia à volta da qual se enrola o cabo é constituída por seis a oito peças de madeira ligadas à mecha, e cujo perfil ligeiramente cónico permite, como nos nossos cabrestantes, fazer variar o esforço de tracção pela simples deslocação do cabo. Por cima da saia fica o chapéu circular, furado a toda a volta para receber as extremidades das barras do cabrestante.

O cabrestante dos juncos dos lagos e dos rios (figuras 5, 6 e 7), distingue-se do precedente pela sua

Estampa 51 Âncoras de ferro

grande simplicidade de construção que não afecta em nada as suas qualidades práticas. É uma espécie de torniquete colocado num eixo vertical, em torno do qual pode rodar livremente. A gola é constituída por varas de madeira fixas pelas extremidades a dois pratos circulares a maior parte das vezes de diâmetros diferentes, de molde a dar ao conjunto a forma cónica e permitindo modificar à vontade o esforço sobre o cabo. A manobra do torniquete é feita com a ajuda de barras (figura 6, B) introduzidas no espaço deixado livre entre as varas. O mesmo processo de rotação é usado, em muito maior escala, nos comboios de madeira do Yangzi Jiang (ver parte descritiva - Baixo Yangzi Jiang).

GUINCHOS

De todos os aparelhos para levantar pesos usados na marinha chinesa, o guincho a braço é o mais vulgarizado nos juncos, de mar e de rio. Não há navio, de pouca importância que seja, de pesca ou de cabotagem, que não tenha à popa ao menos um guincho para içar ou arriar o leme (Estampa 39, figuras 1 e 2; Estampa 54, figuras 4 e 5). Nos juncos de maiores dimensões, dois ou três guinchos, à falta de cabrestante, estão colocados no pé dos mastros principais para a manobra das velas (Estampa 55 - figura 3), assim como o mais a vante possível para içar as âncoras (Estampa 54 - figura 2 e 3). O guincho do convés é formado por uma peça de madeira cilíndrica, assentando nas duas extremidades em dois suportes verticais que são a maior parte das vezes móveis para eventualmente desempachar o convés (Estampa 55 - figuras 1 e 3). A sua manobra faz-se por meio de barras fixadas no eixo.

Estampa 52 Yangzi Jiang

CABEÇOS

Os cabeços são muito utilizados como ponto de amarração no convés dos juncos. Há-os de duas espécies: os cabeços verticais, colocados a maior parte das vezes a vante, e os horizontais, utilizados nos juncos de rio e mais particularmente nos do Alto Yangzi Jiang, onde têm um papel de primeiro plano nas manobras de içar o ferro e de fundear.

Os cabeços verticais (Estampa 55, figura 2) constam de um bloco cilíndrico de madeira que atravessa o convés, assentando por um macho no pavimento do porão. Servem para amarração ao longo das margens, para o fundear das âncoras e a manobra das velas. Os cabeços horizontais (Estampa 54 - figura 1) são igualmente fortes; assentam na amurada com as extremidades saindo para fora. Cavilhas de madeira (a,a) enfiadas nos buracos feitos nessas extremidades servem de cunhos de amarração. Estes cabeços são geralmente dispostos, de três a quatro no convés a vante do mastro grande, e outros dois a ré na parte ocupada pelos alojamentos. Só as extremidades dos dois últimos é que são visíveis por fora do casco. O cabeço de vante faz corpo com a baliza do painel ao qual está ligado por tiras de ferro (b,b). No meio delas, isto é, no eixo do convés, duas cavilhas verticais (C,C) enquadram o local destinado para o grande leme, chamado "Sao" (nc 52), que se usa para reforçar a acção do leme (Estampa 56). Certos juncos, entre os maiores, instalam na parte de vante deste cabeço duas ou três boças correntes (figura 6 da Estampa 54), que servem para diminuir a velocidade numa atracação precipitada. Esta manobra, correntemente usada pelos marinheiros chineses, consiste em espetar bem a vante ao junco uma forte vara, em volta da qual se enrola a boça formada por vários fios que se deixa correr muito devagar até à paragem completa do junco.

Fig. 1 Amarração com antena

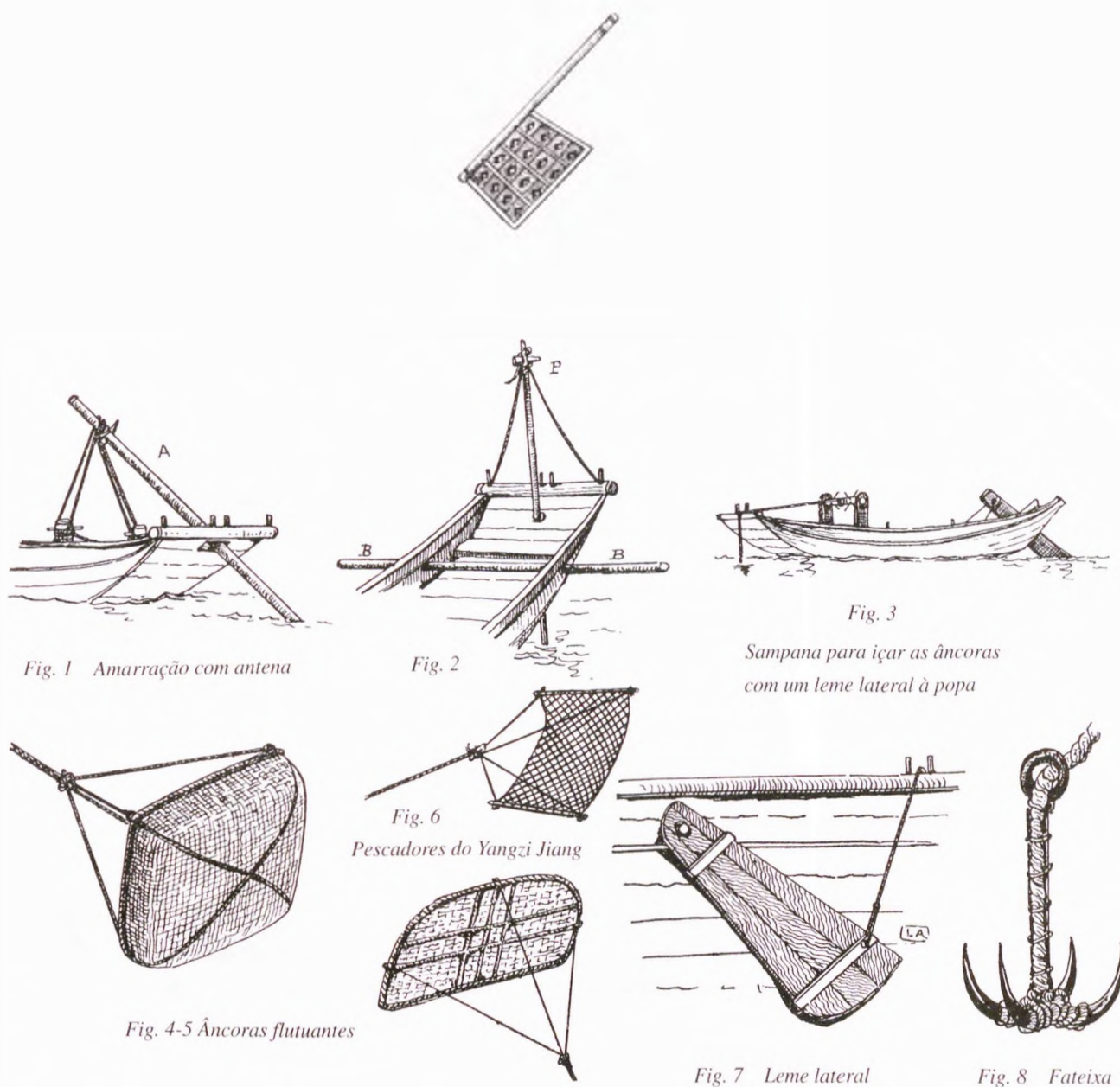
Fig. 2

Fig. 3 Sampana para içar as âncoras com um leme lateral à popa

Fig. 4-5 Âncoras flutuantes

Fig. 6 Pescadores do Yangzi Jiang

Fig. 7 Leme lateral

Fig. 8 Fateixa

Estampa 53

As extremidades dos cabeços de ré que saem das superstruturas e que saem para fora da amurada são também utilizadas para a manobra dos lemes de gingar laterais; as da extrema popa, servem de apoio às amarras que envolvem o casco e consolidam o leme compensado (Estampa 40).

Estes cabeços horizontais estão bem colocados para amarrar e deixar correr as espias de alagem. As suas extremidades salientes são utilizadas como suporte dos lemes de gingar laterais (Estampa 54 - figura 1). Quando a saliência não for suficiente para accionar o leme de gingar, prolonga-se por meio duma prancha móvel (P,P), com uma cavilha vertical (v,v), que serve de pivot ao leme de gingar lateral.

Um dos cabeços de vante tem muitas vezes a meio uma peça de madeira vertical (B) para amarrar as regeiras.

REMOS

Os chineses usam, como nós, o remo ordinário que actua pelo través do navio. O remo é composto de uma ou duas peças: o punho e a pá. Passa por um estropo suspenso de um tolete de madeira encastrado na borda da embarcação, ou então assenta num entalhe fixado ao tolete (1).

Nas pequenas sampanas a mesma pessoa manobra um remo de cada bordo, mas contrariamente ao que é de uso nos nossos países, o remador fica de pé virado para a proa. Pode assim verificar o caminho a seguir e os obstáculos que vai encontrar.

Esta posição é mais lógica, e podemos acrescentar, mais digna que a nossa, estando os homens sentados nas bancadas de frente para a popa, como estavam outrora as tripulações das galés, com a cabeça baixa, o olhar

1) O autor quer certamente referir-se a uma toleteira. (N.T.).

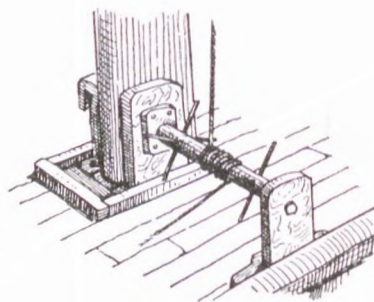
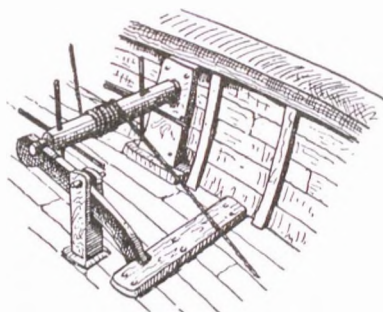



Fig. 1 Guincho desmontável *Fig. 2 Cabeço vertical* *Fig. 3 Guincho de pé de mastro*

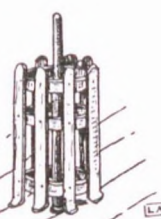
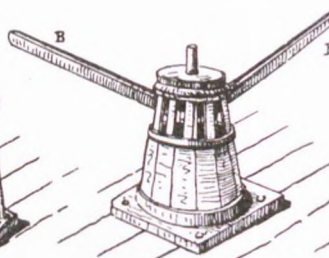
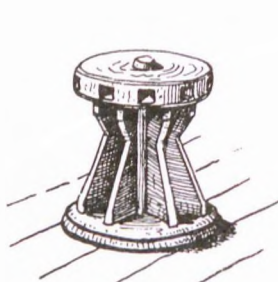



Fig. 4 Juncos de mar *Fig. 5 Tipos de cabrestante - juncos de lagos e de rios*

Estampa 55

Às vezes, por ordem do piloto, sempre com atenção aos perigos imprevistos da viagem, a equipa é alertada, e, então, agitam-se os braços febrilmente, e o chefe, que é também o treinador, deita-se todo para trás, tocando quase na amurada com os ombros, para se levantar a seguir e se inclinar para o outro bordo, enquanto lança muitos gritos que estimulam o zelo dos remadores.

A manobra do remo de gingar não deixa de produzir movimentos de balanço desagradáveis, por isso, em certas regiões calmas, é costume rebocar os juncos que levam passageiros importantes por intermédio de uma sampana especial em que vão os remadores com os seus remos de gingar.

SAO (nc 52)

Os chineses designam pelo nome de "Chao" ou "Sao", em francês "balai", um forte remo, colocado o mais a vante possível e destinado a reforçar a acção do leme ou a fazer as vezes dele, quando o navio se encontra parado em relação à água (Estampa 56, figura 1). O "Sao" usa-se nos juncos que navegam em paragens com correntes violentas cortadas por remoínhos e rápidos. O nome de "vassoura" evoca bem o movimento transversal de vai vém que se dá a este dispositivo para determinar o movimento giratório. Não é sem razão que o "Sao" está colocado bem à proa do junco, onde ocupa um espaço importante, no lugar dos arranjos que são geralmente consagrados aos viajantes e às mercadorias. É preciso notar que nesta posição o braço de alavanca do "Sao", que de si é muito grande, se soma à distância que separa o seu pivot do centro de carena. Em consequência, o binário de rotação será tanto maior quanto mais o centro de carena for deslocado para ré. É o caso dos juncos do Alto Yangzi Jiang, que têm o centro do seu binário de rotação colocado para ré da vertical do centro de flutuação e cujo tabuado de fundo, em forma de arco, com linhas afiladas a vante, facilitam ainda o movimento de giração. Em águas revoltas o leme não tem efeito a maior parte das vezes. Neste caso, o "Sao" é indispensável para assegurar a segurança do navio, e como a sua eficácia aumenta com o comprimento, os chineses dão-lhe dimensões consideráveis que podem atingir ou mesmo ir além dos três quartos do comprimento do junco.

O "Sao" (figura 1) repousa em equilíbrio entre dois cunhos de madeira (a,a) fixos a meio do painel de vante. A sua haste (AB) é reforçada por uma forte peça de madeira (b,b) e tem dois cabos que correm, cada um a seu lado, ao longo da mesma, e sobre os quais actuam os homens para imprimir ao "Sao" o movimento transversal. Duas talhas (d,d), ou simples cabos fixos à extremidade da haste, permitem imobilizá-lo quando a pá está fora de água.

O "Sao" dos grandes juncos é manobrado por três ou quatro homens, sempre prontos a actuar sob o olhar vigilante do piloto, que ao menor alerta os faz agir vigorosamente.

As figuras 1 e 2 representam duas formas de pás utilizadas no Yangzi Jiang. A figura 4 mostra um dispositivo de suporte para o "Sao", que faz de leme nos pequenos juncos. As jangadas navegando nas torrentes do Yangzi Jiang superior usam para governar um aparelho dos mais primitivos (figura 5), composto de três bambus entrelaçados, reforçados pelas ligações que formam a pá. Este "Sao" pode estar à proa ou à popa da jangada.

BÚSSOLA MARÍTIMA

As propriedades da agulha magnetizada são conhecidas na China desde tempos imemoriais. O mesmo não acontece com a bússola que, sendo invenção mais recente, é já antiga.

Os anais mencionam que, em 1121 a.c., os habitantes de You Chong, reino marítimo do Sul (a Cochinchina, sem dúvida) vieram trazer ao rei Cheng Wang (nc 53), da dinastia dos Zhou (nc 54) (em 1113 a. c.) diversos presentes de alto valor, e, em troca deles, o ministro Zhougong (nc 55) presenteou-os com cinco carros ligeiros que mostravam o Sul nas viagens para longe.

Diante desses carros estava uma estatueta que, qualquer que fosse a direcção tomada pelo carro, se voltava sempre para o Sul, indicando-o com a mão. Esta invenção era atribuída a Huangdi (nc 3), que viveu 2698 anos antes de Cristo. A invenção era fundada sobre o conhecimento da polaridade da agulha magnética. Mas se é provável que os Chineses se adiantaram a todos os outros povos neste conhecimento, será do mesmo modo certo que tenham sabido tirar partido dela, em primeiro lugar, para conduzir os seus navios ?

Há fortes probabilidades em favor desta prioridade, mas numa época anterior em pouco àquela em que a bússola foi conhecida na Europa, isto é, na segunda metade do século XII. Os anais chineses pretendem que a bússola estava em uso nos seus navios nos séculos VII e VIII da nossa era e, segundo outros autores, desde o século IV.

Até aqui nada de espantar; seria difícil de admitir que tendo nas mãos um aparelho que marcava uma direcção fixa em terra, o chinês não tivesse tido a ideia de o utilizar para obter esta mesma direcção no mar.

O uso da bússola devia permitir aos chineses fazerem-se ao mar com mais confiança que os marinheiros estrangeiros que a não possuíam. Puderam assim aventurar-se, por volta do século VII, até à Índia, Golfo Pérsico e costas da Arábia, aproveitando a monção do nordeste, e voltando à China com a monção do sudoeste. Foi sem dúvida durante estas viagens que os Árabes conheceram a bússola e a revelaram aos Francos, no Mediterrâneo, na época das Cruzadas.

No começo, este instrumento foi uma fraca ajuda para os navegadores, dada a sua construção primitiva. Compunha-se simplesmente duma agulha de ferro friccionado numa pedra íman, sustentada por um pedaço de cortiça ou de madeira flutuando à superfície da água, numa pequena tigela. Chamava-se " marinette". (1)

Só cerca de 1480 os portugueses a aperfeiçoaram e lhe deram o aspecto e as graduações que ainda tem hoje.

A natureza e as causas das propriedades do íman, foram, em todos os tempos, objecto da atenção dos chineses. A sua teoria, a este respeito, como em tantos outros, é inteiramente oposta à dos europeus. É certo que quando a agulha magnetizada, suspensa pelo seu centro, vira uma das suas pontas para o Norte, a outra aponta

(1). Não encontrámos tradução portuguesa para " marinette". N.T.

Fig. 1 Sao de junco

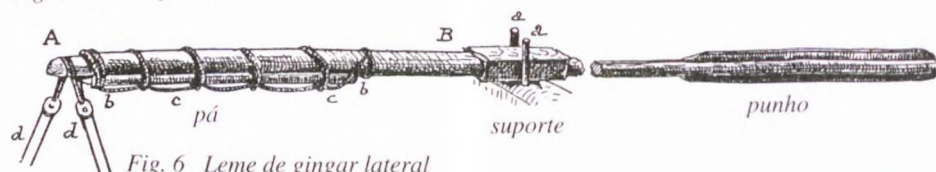



Fig. 6 Leme de gingar lateral

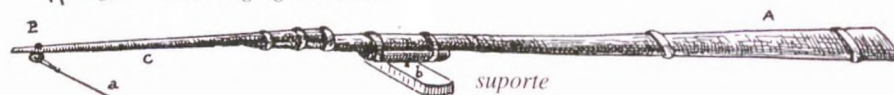



Fig. 7 Leme de gingar de ré

Fig. 4 Outra forma de suporte

Fig. 2 Pá de Sao do Baixo Yangzi Jiang

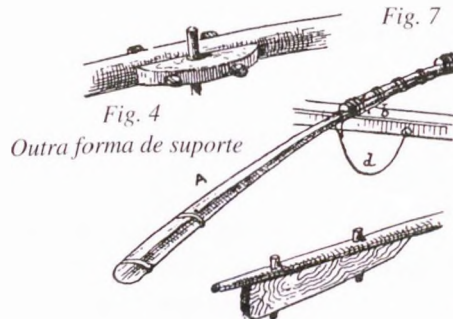



Fig. 3 Pá de um pequeno Sao

Fig. 5 Sao de jangada do Alto Yangzi Jiang

Estampa 56 Sao e remos de gingar

para o Sul, conservando cada uma a sua polaridade, pois se rodarmos a agulha em sentido inverso vê-la-emos voltar à posição primitiva. Assim, a força que atrai esta agulha pode estar situada num, ou noutro, dos dois pólos da terra. Na Europa, pensou-se que a agulha era atraída para o pólo Norte, enquanto que na China, se atribuía ao pólo Sul este poder de atracção.

O nome dado pelos chineses à bússola ordinária usada pelos geomantes é Zhi Nan Zhen (nc 56), o que quer dizer "agulha dirigir Sul". O pólo Sul da agulha tem uma marca distintiva, representando um ferro de lança, enquanto que na bússola europeia, esta marca está no pólo Norte da agulha (2). A bússola dos marinheiros chama-se Luo Pan (nc 58) (Estampa 57).

O Imperador Kangxi (nc 57) (1654-1722) tinha o hábito de escrever sobre vários assuntos e tendo acolhido sábios missionários não foi alheio às suas opiniões filosóficas. Eis o que ele escreveu a respeito da bússola : " Ouvi dizer aos europeus que a agulha obedecia ao Norte. Nos nossos mais antigos anais, diz-se que ela se vira para o Sul. Mas como nem uns nem outros explicam porquê, não vejo que haja muita vantagem a adoptar uma opinião, preferentemente à outra. Os antigos são os primeiros em data, e quanto mais vou avançando, mais estou convencido dos seus conhecimentos relativamente às operações e aos mecanismos da natureza.

Além disso, como toda a acção esmorece e é quase interrompida junto do pólo Norte, é menos verosímil que o poder de atrair o íman venha desse lado ".

Du Halde diz-nos que os chineses colocavam a sua bússola em cima duma camada de areia, que servia bem menos para as assentar com suavidade e garantir que não eram afectadas pelos movimentos do navio, do que para receber os pauzinhos de incenso, com que as perfumavam constantemente, para atrair as boas graças

(2). Na bússola chinesa moderna a marca distintiva está colocada, como na nossa, sobre o pólo Norte da agulha.

dos seus deuses.

No relato de viagem de Macartney, feito na China de 1792 a 1794, o autor mostra-nos a que grau de perfeição tinham chegado os chineses, naquela época, na construção das suas bússolas.

" A agulha magnetizada de que se servem, interpretamos nós, raramente excede uma polegada de comprimento e uma linha de espessura. Fica suspensa, com extrema delicadeza e é singularmente sensível, quer dizer que parece mover-se, por pouco que a caixa em que está colocada mude de posição para Leste ou para Oeste, dado que de facto a natureza do íman e a perfeição da máquina que a contém, fazem com que a agulha seja privada de qualquer movimento, e fique constantemente apontada para a mesma posição do céu, qualquer que possa ser a rapidez com que rode a caixa da agulha, ou os objectos que a cercam. De acordo com o que o senhor Barron notou, esta regularidade da agulha chinesa é o efeito duma invenção muito especial. Aplica-se, diz ele, (Estampa 57, figura 2), um pedaço de cobre delgado à roda do centro da agulha e fixa-se nos bordos duma taça hemisférica do mesmo metal, que se vira. Esta taça recebe um pivot de aço que sai duma cavidade feita num pedaço de madeira redondo e muito leve, ou de cortiça, que forma a caixa da bússola. A superfície da taça e do pivot são cuidadosamente polidas, a fim de evitar tanto quanto possível toda a espécie de atrito. Os bordos da taça, que são de grande proporção , aumentam o seu peso, e fazem com que na sua posição horizontal ela tenda a conservar o centro de gravidade em todas as situações da bússola, quase em coincidência com o centro de suspensão. A cavidade na qual está suspensa tem uma forma circular e chega apenas para receber esta agulha, assim como a taça e o pivot. Por cima da cavidade há uma peça delgada de talco transparente que impede a agulha de ser afectada pelo ar exterior, mas permite facilmente observar o seu mínimo movimento. A pequena agulha da bússola dos chineses tem um grande vantagem sobre aquelas de que nos servimos na Europa, no que toca à inclinação sobre o horizonte, nas quais se exige que um extremo seja mais pesado que o outro para contrabalançar a atracção magnética.

Este imperativo, sendo diferente em cada parte do mundo, mostra que a agulha só pode estar verdadeiramente certa no sítio em que é construída. Nas curtas e leves agulhas, suspensas ao modo dos chineses, o peso que está abaixo do ponto de suspensão é mais que suficiente para vencer o poder magnético da inclinação em todas as partes do globo. Estas agulhas também nunca têm desvio na sua posição horizontal.

Na superfície exterior da caixa, que raramente tem mais de quatro polegadas, vêem-se linhas concêntricas com caracteres diferentes. Há oito marcados sobre o do centro, quatro dos quais indicam os quatro pontos cardiais, isto é E., O., N., S., e os outros quatro pontos intermédios.

Os mesmos oito caracteres significam as oito divisões naturais do dia e do tempo, durante o qual a terra gira em torno do seu eixo, prosseguindo o seu caminho à volta do sol. Cada uma destas divisões é, consequentemente, de três horas. Esta divisão está perfeitamente de acordo com a primeira bússola, que se diz ter aparecido na Europa no princípio do século IV. Só à medida que os marinheiros se tornaram mais experientes e mais exactos nas suas observações, é que este instrumento foi subdividido em 32 pontos.

Num outro círculo da bússola chinesa estão traçadas 24 divisões, cada uma das quais tem um carácter que marca 1/24 avos do dia. Seguindo esta divisão, cada ponto ou 24ª parte da bússola compreende um número integral de 15 graus sobre os 360, pelos quais se convencionou dividir os círculos da esfera celeste, o que provavelmente começou nesta época recuada em que se supunha que o sol fazia o seu curso aparente num espaço de 360 dias .

A gravura que acompanha esta descrição com a menção " Bússola Chinesa ", não representa, como alguns poderiam crer, a bússola dos marinheiros, mas sim o instrumento de que se servem, ainda hoje, os geomantes, que gozam na China de grande popularidade. Esta bússola dos geomantes, cuja agulha tem metade do comprimento da bússola dos marinheiros, possui numerosos círculos concêntricos nos quais traçam divisões que dizem respeito aos diversos elementos da sua ciência oculta. Na bússola marítima há um só círculo, com 24 divisões representando as direcções do vento, à maneira chinesa.

Fig. 1

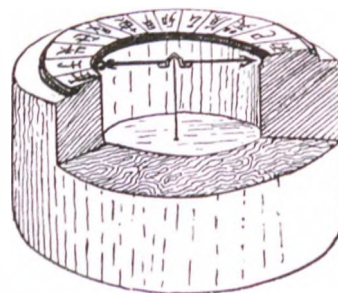



Fig. 2

Estampa 57

DOCUMENTOS CONSULTADOS:

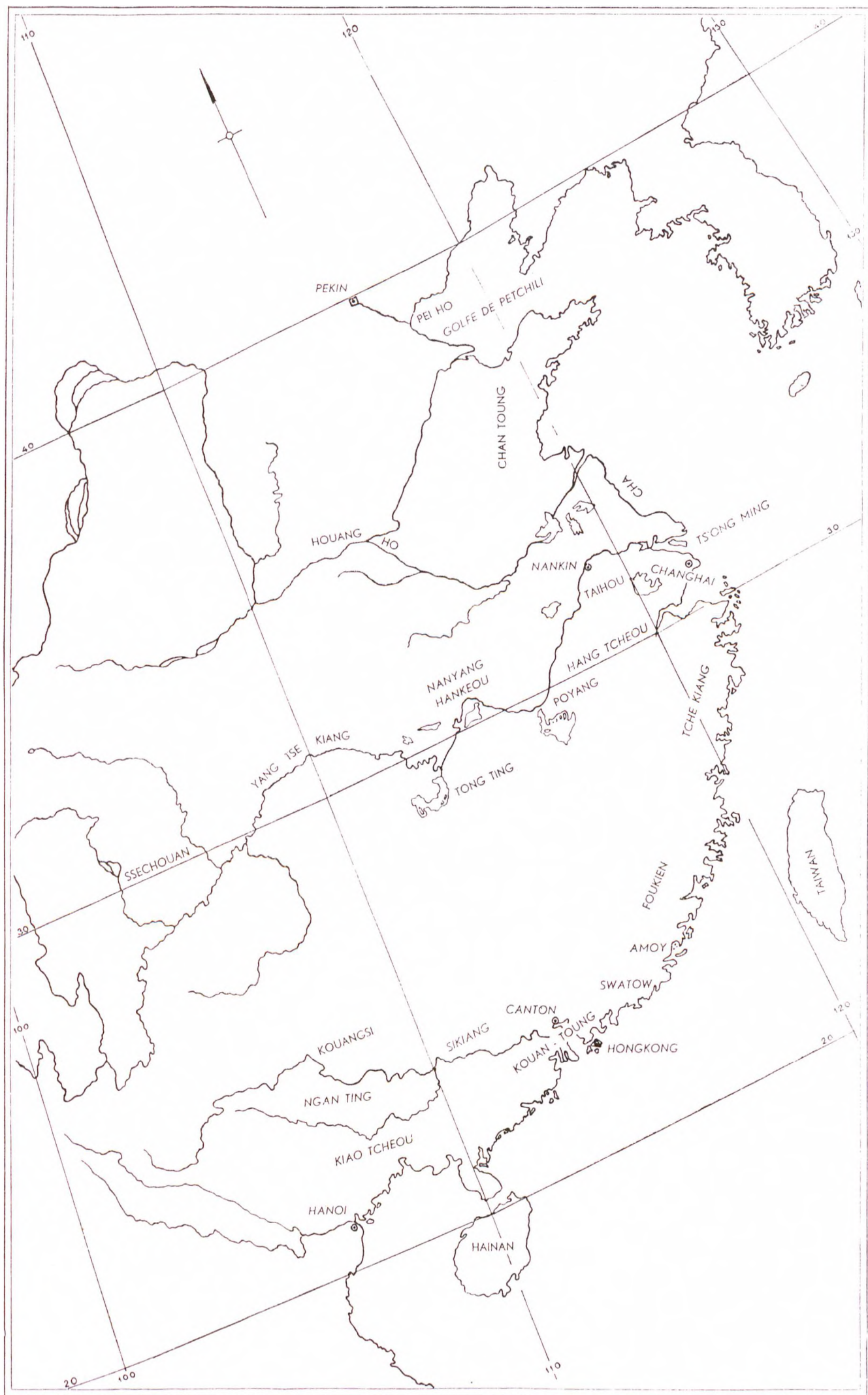
Description de l'empire de la Chine, pelo Padre Du Halde, 1737.
Voyage dans l'intérieur de la Chine et en Tartarie, fait dans les années 1792-93-94, por Lord Macartney.
North China Branch of the Royal Asiatic Society, Xangai 1877, por J. Edkins.

NOTAS CHINESAS

1 易 經
2 伏 羲
3 黄 帝
4 禹
5 何 秀 姑
6 八 仙
7 交 州
8 安 定
9 勾 踐
10 誠 齋 雜 記
11 Não identificado
12 淮 南 子
13 拾 遺 記
14 然 邱
15 楠 木
16 崇 明
17 沙 船
18 格 致 鏡 原
19 交 州 記
20 王 嘉
21 邱
22 四 部 叢 刊
23 華 山 記
24 王 玄 仲
25 述 異 記
26 滄 州
27 北 河
28 桐 油
29 風 箱
30 汕 頭
31 廈 門
32 杭 州
33 沙 船
34 浙 江
35 福 建
36 跨 子
37 洞 庭
38 西 江
39 五 板
40 黄 蒲
41 太 湖
42 飛 藤
43 二 行 籐
44 下 風
45 生 籐
46 湖 北 省
47 漢 陽
48 漢 口
49 鉄 木
50 鄱 陽
51 山 東
52 掃
53 成 王
54 周
55 周 公
56 指 南 針
57 康 熙
58 羅 盤

leia - se

PEKIN	-	BEIJING
PEI HO	-	BEI HE
CHAN TOUNG	-	SHANTONG
CHA-SHA	-	SHA
HOUANG HO	-	HUANG HE
NANKIN	-	NANJING
T'SONG MING	-	CHONGMING
TAIHOU	-	TAI HU
CHANGHAI	-	SHANGHAI
SSECHOUAN	-	SICHUAN
YANG TSE KIANG	-	YANGZI JIANG
POYANG	-	POYANG
TONG TING	-	TONGTING
TCHE KIANG	-	ZHEJIANG
FOUKIEN	-	FUJIAN
AMOY	-	XIAMEN
SWATOW	-	SANTOU
KOUANGSI	-	GUANGXI
SIKIANG	-	XIJIANG
CANTON	-	CANTÃO
KOUAN-TOUNG	-	GUANGDONG
NGANTING	-	NANNING
KIAO TCHEOU	-	JIAOZHOU

III

ORNAMENTAÇÃO E TIPOS

23) de todas as regiões do Império, sem excepção.

A prática de pintar um olho na parte de vante dos juncos não é exclusiva da China. Desde a mais Alta Antiguidade, os Egípcios ornamentavam a proa dos seus navios com este olho místico, chamado "ouza" (Estampa 58), ao qual atribuíam virtudes sobrenaturais e em especial a de os proteger contra a má sorte e os perigos da navegação.

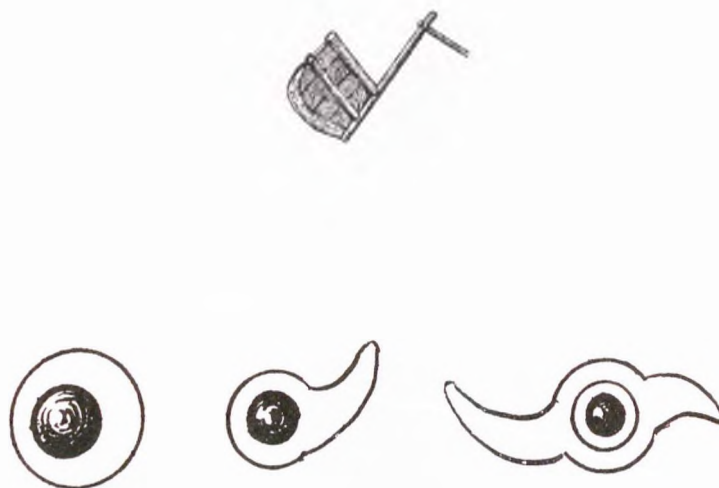
Pode ver-se hoje o olho pintado à proa de um grande número de pangaios árabes traficando no Oceano Índico, Mar Vermelho e Golfo Pérsico. É provável que os árabes tivessem tomado este ornamento aos egípcios e o tivessem transmitido aos chineses no curso das suas longínquas e frequentes relações comerciais. Em reforço desta opinião, faremos observar que os juncos ornamentados com o olho pertencem a portos que foram centros de comércio árabe, portos que se encontram precisamente nas províncias de Zhejiang e de Fujian, citadas acima.

Um outro caso bem significativo que corrobora esta opinião, é dado por M.I.A. Donnelly, no seu interessante trabalho (*Chinese Junks and other native craft*, pg. 8, Kelly & Walsh, Xangai, 1924), no qual menciona o junco traficando entre Jiaozhou (nc 4) e Ta Pouto (nc 11) como o único entre os do Golfo de Bei Zhili, que apresenta a vante o olho simbólico. O porto de Jiaozhou era com efeito uma importante feitoria árabe no século IV.

No espírito dos marinheiros chineses, sempre fiéis às suas superstições milenárias, o olho destina-se a afastar a má sorte e a apaziguar os génios malignos. Outros, de espírito mais simplista, consideram que o junco, assim como o homem, devem ter olhos (Estampa 59) para navegarem no meio dos perigos da costa, que não são necessários para o barco que navega no interior das terras, que pode, de certo modo, navegar de olhos fechados.

No nosso século utilitário, em que os esforços tendem cada dia mais para a uniformização da matéria em detrimento do pitoresco e da beleza, espantamo-nos desta profusão de desenhos e de pinturas que ainda ornamentam hoje, e teremos que o lastimar, sem dúvida por pouco tempo, a maior parte dos juncos oceânicos. Sem dúvida que essas decorações nunca igualaram em época nenhuma, nem em riqueza nem em obras de arte, as dos navios do Ocidente que eram revestidos no século XVII de sumptuosos dourados, e que desde o século XV já tinham estandartes de cores deslumbrantes.

Podiam ver-se, no entanto, em meados do século passado, grandes juncos militares apresentando nas suas popas um luxo inaudito de decorações fantásticas, como símbolos guerreiros, dragões de goela aberta, com olhos em chama e de garras ameaçadoras. Outros navios, especialmente destinados aos altos mandarins mostravam, tanto no interior como no exterior, amuradas pintadas e douradas com fausto, realçadas por esse belo verniz chinês que não tem igual no mundo, com janelas com guarnições finamente esculpidas, a que se sobrepunham lanternas e pendões multicores (ver parte descritiva, Costas Leste). Todo o gosto dos artistas chineses se manifestava na variedade e na finura destes ornamentos. Actualmente o declínio da marinha chinesa prossegue imparavelmente com a expansão dos barcos a motor. Acontece o mesmo com a decoração dos juncos, cada vez mais abandonada e que passará, em breve, a ser uma mera recordação.

Bem raros, com efeito, são os juncos que hoje oferecem interesse do ponto de vista da ornamentação exterior. Por coincidência curiosa, estes juncos ornamentados com pinturas pertencem todos à categoria daqueles citados mais acima, com o olho pintado a vante, ou seja, os das costas de Fujian e de Zhejiang. Não haverá que ver nisto uma nova prova da influência do Egipto cujos navios eram decorados com as mais vivas cores? Entre estes juncos de adornos originais, citaremos, em primeiro lugar, o de Hangzhou (nc 5) (ver parte descritiva, Costas Leste), que apresenta uma grande variedade de assuntos na ornamentação do casco: a vante Ba Gua (nc 6) simbólicos (Estampa 60 , figuras 1 e 3), no lugar do olho tradicional que foi desviado para o painel de vante. À popa uma fénix com as asas abertas a cobrir uma grande superfície do casco, enquanto que a proa e a popa, de formas quadradas, são decoradas com uma hedionda cabeça de tigre, de boca escancarada, em cores vivas. Nas duas extremidades do casco, como ao longo da borda mostram-se formas de grinaldas (figura 4) e grandes

Estampa 59 Ornamentações - olhos

quadrados ornados de motivos variados, que representam, sem dúvida portinholas (figura 2).

O junco de Ningbo (nc 7), reservado aos viajantes (parte descritiva, Costas Leste), apresenta nos seus flancos motivos decorativos que não deixam de ser originais (Estampa 61), em especial o olho de vante englobado numa figura bizarra, uma espécie de bólide com o seu rasto luminoso, destinado sem dúvida a dar aos viajantes a impressão de um deslocamento rápido.

Os juncos de pesca de Zhejiang e de Fujiang têm decorações muito sóbrias. O casco é normalmente branco na parte inferior e a amurada é azul ou vermelha ou simplesmente envernizada. Esta é ornamentada de cinco quadrados brancos, com um pequeno quadrado vermelho no centro, o que pode dar, à distância, a aparência de portinholas ornamentadas com um canhão.

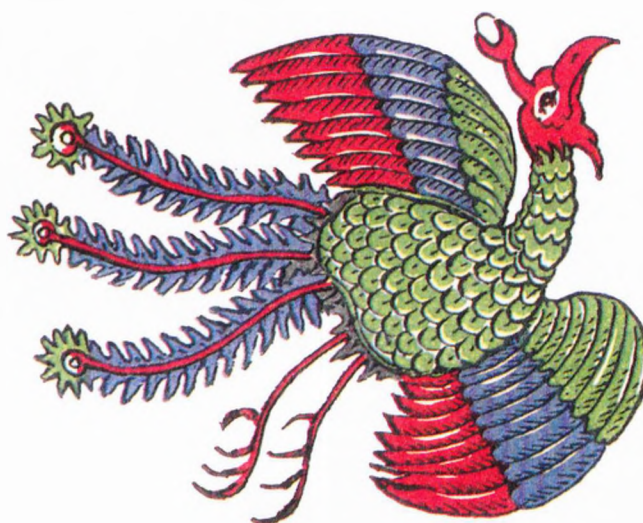
O olho é representado a vante no centro dum grande rectângulo pintado de verde, enquanto que a amurada de ré é decorada com um peixe de cor vermelha e de forma ligeiramente ondulada. Este género de decoração está muito espalhado nos barcos de pesca desta região.

Uma menção especial deve ser reservada para o junco de mar de Fuzhou (nc 8) que concretiza incontestavelmente a mais bela expressão da construção chinesa e, merece, a esse título, ser chamado o " Rei dos Mares da China ". O casco deste junco, de formas que se elevam à proa e a ré, oferece uma certa analogia com a nau do século XVI, em especial com a "Santa Maria" de Cristóvão Colombo (ver parte descritiva, Costas Leste). A decoração concentra-se toda no vasto painel de ré de forma elíptica que se eleva muito acima da linha de água. A ornamentação, de carácter estritamente simbólico, não deixa nenhum lugar para a fantasia do artista. O seu fim não é satisfazer a vista de quem passa com motivos atraentes, mas sim criar em volta do navio uma atmosfera favorável às divindades do mar. É assim que se vê por baixo da galeria que cobre o painel de popa uma grande fénix com as asas bem abertas dominando, em enquadramentos de flores e nuvens, animais fantásticos como dragões, delfins, e outros motivos emblemáticos de cores berrantes. Nada choca na apresentação destes inumeráveis motivos, que são tão variados na forma como no colorido. Apercebemo-nos assim da habilidade do artista, ou mais exactamente do artesão decorador, que soube tratar estes assuntos com um justo sentimento do desenho e da harmonia das cores.

Infelizmente, estas belas decorações não podem resistir muito tempo às intempéries e ao contacto com a água do mar. O chinês nada faz para as abrigar desta lenta destruição, é indiferente a toda a precaução que exija um esforço sem contrapartida de lucro assegurado, de tal modo que estes magníficos juncos oceânicos despojam-se pouco a pouco da deslumbrante ornamentação que caracteriza com tanto pitoresco a construção chinesa e faz a admiração dos viajantes.

Teremos várias vezes ocasião, quando descrevermos os juncos, de assinalar entre os ornatos pintados no casco os motivos simbólicos de formas muito variadas cuja origem remonta às mais antigas tradições da China. Estes ornamentos pintados com cores garridas, contribuem para dar ao junco um carácter majestoso, próprio, e despertar a imaginação de quem passa. Mas a escolha destes motivos está sobretudo ligada ao desejo dos navegadores de obterem a protecção das divindades para que as suas empresas sejam bem sucedidas.

Estampa 60 Ornamentações - pinturas

Estampa 61 Ornamentações - pinturas

Estampa 62 Ornamentações - pinturas

FÉNIX

Entre estes motivos, citaremos em primeiro lugar a Fénix que decora tão artisticamente o painel de popa de vários juncos de Zhejiang e de Fujian, bem como os bordos do junco de Hangzhou, citados mais acima. É um pássaro fabuloso, de formas elegantes, de plumagem esplendorosa (Estampa 62). É representada com a cabeça de um faisão e corpo de pavão com as asas abertas. Era o emblema consagrado às Imperatrizes.

DRAGÃO

O dragão de cinco garras era considerado, até à implantação da República em 1912, como o símbolo da dignidade Imperial. O dragão aparece raramente na decoração dos juncos. É representado na forma de uma serpente com quatro patas, uma fisionomia aterradora, a bocarra aberta deixando ver filas de dentes acerados, os olhos enormes e dois cornos por cima da cabeça. Ornamentava outrora a bandeira nacional (ver Estampa 63).

TAI JI

O Tai Ji (nc 9) (Estampa 63) é um dos símbolos mais vulgarizados na decoração dos juncos de Fujian e de Zhejiang. Compõe-se dum círculo no qual estão inscritas duas figuras em forma de vírgula, uma branca com um círculo preto no centro, outra preta com um círculo branco no centro, representando uma a lua, a outra o sol. Simboliza as duas forças fundamentais da natureza, o Yin (nc 10) e o Yang. O primeiro, princípio feminino,

Estampa 63 Ornamentações - pinturas

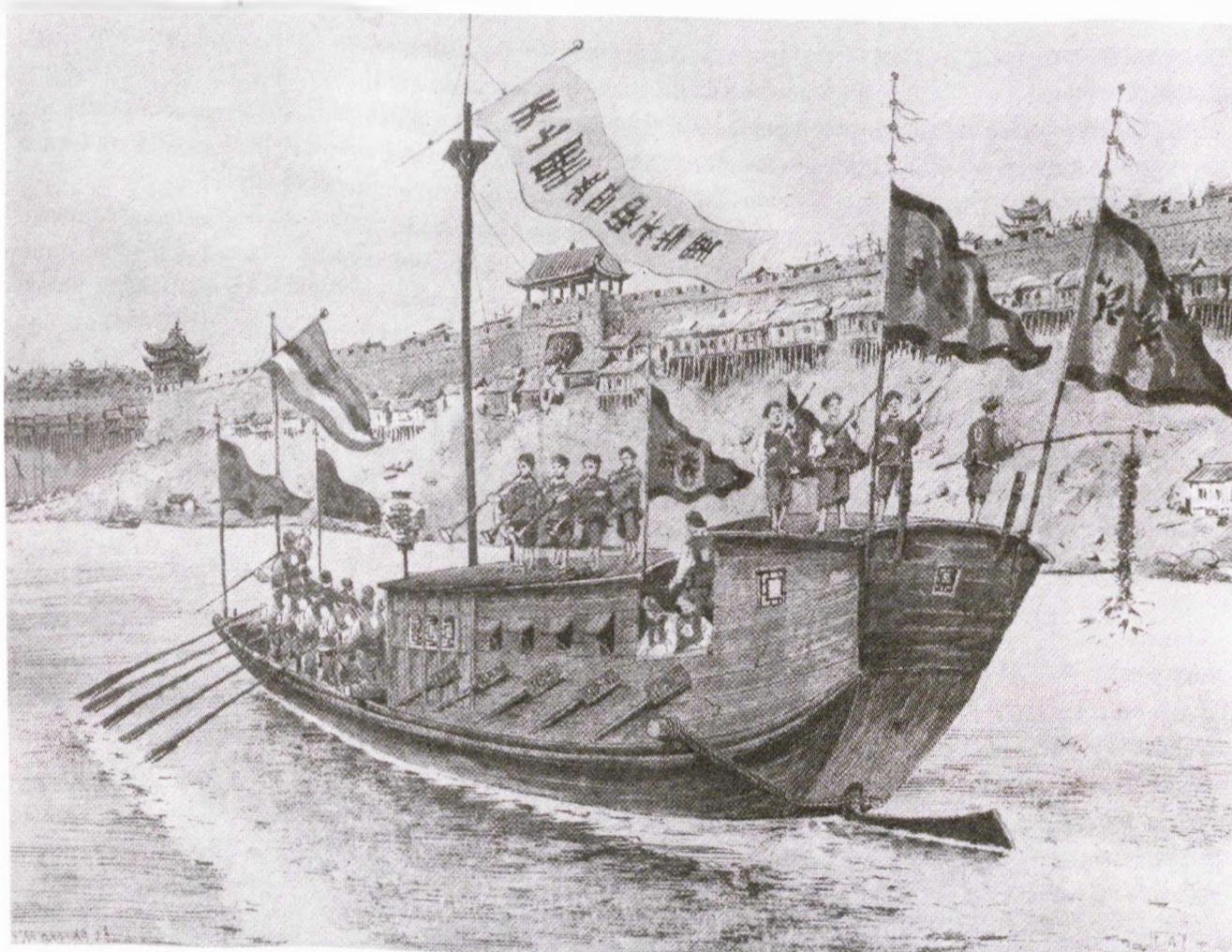
Estampa 64   Ba Gua

representa a lua, o frio, as trevas; o Yang, princípio masculino, identifica o sol, o calor, a luz. As duas cores elementares, branco e preto, são muitas vezes substituídas pelo vermelho e verde, bem como as figuras em fórmula de vírgula, qua aparecem por vezes com a silhueta de um peixe nos juncos de pesca (figuras 2 e 3).

O Yin e o Yang são também representados por dois motivos formados de duas linhas, uma contínua representando o Yang, e a outra formada por dois traços, representando o Yin. As várias combinações destes motivos repartidos pelos lados de um octógono, inscritos em três círculos concêntricos, constituem o símbolo chamado Ba Gua (Estampa 64). Este emblema é pouco usado na decoração dos juncos. Notámo-lo apenas nos juncos de Hangzhou onde é apresentado sob diversas formas de carácter muito artístico (Estampa 60, figuras 1 e 3). Além destes emblemas que se notam nos juncos de Fujian ou de Zhejiang, em especial nos de Fuzhou (parte descritiva, Costas Leste), há outros de menor importância sob o ponto de vista ornamental que figuram como acessório na decoração destes mesmos juncos. Citaremos entre outros os "Oito Objectos Preciosos", emblemas Budistas e Tauístas compreendendo uma grande variedade de motivos muito decorativos: o morcego, emblema de felicidade e da longevidade, etc. Independentemente destes motivos simbólicos, os chineses decoram às vezes as falcas de vante com faixas coloridas e ornamentadas com grinaldas de flores. No Sha Chuan (nc 1), juncos dos mares do Norte, estas faixas, da cor natural da madeira, são esculpidas em forma de voluta. É o único caso, tanto quanto sabemos, em que a escultura entra na decoração dum junco.

JUNCO DE MANDARIM

Os juncos atribuídos ao serviço dos mandarins são cada vez mais desprezados, salvo pelas altas autoridades provinciais, que dispõem de barcos especiais e a maior parte das vezes canhoneiras atribuídas à polícia fluvial, e confortavelmente reconvertidos para as recepções oficiais. Os mandarins menos importantes servem-se de juncos de viajantes, que são sempre muito numerosos nos cursos de água; recebem para esta ocasião um arranjo correspondente à importância do funcionário (ver Estampa 65).

De muito longe, o junco dos mandarins fica a conhecer-se pela profusão da sua decoração exterior, as suas múltiplas flâmulas drapejando ao vento e os seus grupos de soldados e de remadores de casaca vermelha, calções azuis e turbante preto. A porta, dando acesso ao salão de recepção (ver parte descritiva, Alto Yangzi Jiang) está adornada com um toldo vermelho com baldaquim a que se sobrepõe um chapéu de sol aberto cuja largura e número de folhos variam segundo a categoria do mandarim. De cada lado da entrada duas enormes

Estampa 65 Ornamentações

lanternas redondas de papel oleado, ornamentadas com caracteres vermelhos e pretos, completam a decoração. Sobre os lados do tecto são aplicadas as tábuas pessoais do mandarim, tendo a letras de ouro, os seus títulos e funções.

Ao aproximar-se duma cidade, os soldados apinhados no tecto das superstruturas disparam salvas de mosquetaria, lançam petardos, enquanto outros, com trompas compridas, fazem ouvir sons graves e dissonantes que se misturam ao barulho ensurdecedor dos tan-tans. Estas manifestações pueris, de índole carnavalesca, chamam a multidão dos curiosos que nunca se cansam de os admirar numa atitude cheia de deferência.

A Estampa 65 representa o junco do Alto Yangzi Jiang, chamado Kua Zi (nc 13), destinado ao transporte de viajantes e provisoriamente equipado para junco de mandarim. A equipa de vante manobra os remos enquanto que o séquito de escolta, postado sobre os tectos, tem por missão anunciar a passagem do funcionário com muita música e petardos.

PAO CHUAN, junco da polícia

O junco da polícia, conhecido pelo nome de Pao Chuan (nc 14)(Estampa 66),é utilizado pelos mandarins nas suas viagens oficiais, e lembra duma forma marcante, a galera subtil do século XV, representada na quinta parte dos *Souvenirs de Marine* do Almirante Pâris (pag. 228, fig. 22). Tem linhas esguias, anda bem à vela, e graças ao seu fraco calado e às suas qualidades manobreiras, pode penetrar nos mais pequenos recantos dos rios acessíveis aos mais pequeninos barcos. O comando é exercido por um mandarim pouco graduado, que fica no

compartimento central, mas cede o seu lugar ao alto funcionário cujo distintivo está içado no mastro e espalhado à volta dos camarotes. Este tipo de junco de polícia é vulgar na bacia do Médio Yangzi Jiang, no lago Poyang Hu(nc 15) e no Alto Yangzi Jiang até Chongqing(nc 16). Na subida dos rápidos estes juncos são acompanhados, da mesma forma que os Kua Zi quando levam um mandarim, por barcos salva-vidas chamados Hong Chuan tripulados por homens de élite que, além das funções específicas, ajudam na manobra das espias.

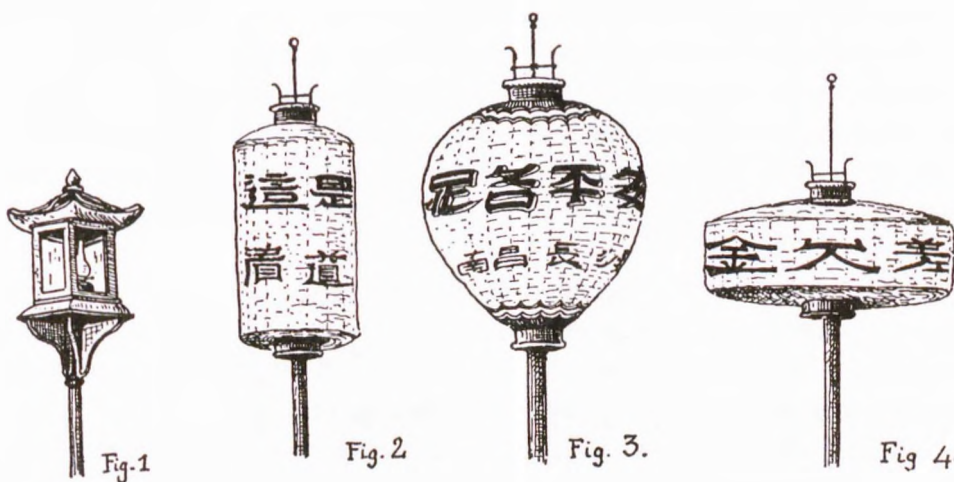
Os chineses nunca viajam de noite nos rios, por causa dos perigos da navegação e sobretudo por receio dos ladrões. É por esta mesma razão que o junco nunca pára num lugar isolado para passar a noite, mas sempre numa cidade ou aldeia e perto de outras embarcações. Nos juncos que levam uma personagem oficial, a guarda

Estampa 66 Ornamentações

durante a noite é assegurada por um funcionário que, a horas determinadas, bate num gongo tanto para atestar a sua vigilância, como para afastar os visitantes mal intencionados. Nos juncos da polícia, o serviço de guarda é igualmente anunciado pelo barulho do tan-tan, a partir do pôr do sol, que é assinalado por um tiro de canhão.

LANTERNAS

Da mesma forma que na vida civil, religiosa e oficial, onde é de uso generalizado, a lanterna chinesa tem um papel importante nas manifestações marítimas. É utilizada, não tanto pelo brilho, de resto muito fraco, que tem a sua luz, mas para chamar a atenção de quem passa, em certas cerimónias públicas ou com o fim mais ou menos propositado de fazer publicidade.

Não há comerciante, lojista ou artesão que não ornamente a sua frontaria com lanternas com inscrições multicores. Igualmente, nas casas particulares, a sala de visitas está por elas ornamentada, tendo as lanternas máximas ou outros motivos pintados com cores do mais vivo possível. É contudo a bordo dos " barcos flor " de Cantão, que esta decoração luminosa atinge o maior esplendor, nos luxuosos salões onde se reunem os ricos chineses para receber os amigos e para reuniões de prazer. Vêem-se todas as noites neste mesmo rio de Cantão, centenas de sampanas que andam dum lado para o outro com as suas pequenas lanternas de papel oleado acesas, parecendo fogos fátuos dançando uma sarabanda à volta destes sumptuosos palácios flutuantes. Os juncos de viajantes que navegam nos rios levam bem à vista nos extremos dos seus espaçosos camarotes grandes lanternas, ornamentadas com inscrições que indicam que serviço fazem e o seu destino. Quanto aos juncos de mar, bem poucos se preocupam em trazer as luzes de navegação habituais ou em mostrar uma simples lanterna que os livraria de encontros que lhes são a maior parte das vezes mortais. Por isso, os abalroamentos são frequentes nas costas da China e nomeadamente no estreito da Formosa onde centenas de juncos, agrupados em flotilhas, cortam com uma imprudente temeridade a rota dos navios a vapor. As lanternas dos navios de alto mar, mesmo conservando a simplicidade da sua forma primitiva (Estampa 67, figura l), modernizaram-se ligeiramente pela substituição das escamas transparentes de placune*, que até aos últimos anos guarneciam as janelas chinesas, por vidro.

Estampa 67 Ornamentações

**) Molusco ostracídeo que vive nos mares equatoriais.*

As lanternas dos juncos de rio são de forma cilíndrica ou esférica (figuras 2,3 e 4). A armadura é de madeira ou de fio de ferro, cobertos de rede de bambu, sobre a qual se fixa a matéria transparente, papel oleado, gaze, ou osso, que recebe a ornamentação e as inscrições pintadas em diversas cores. A iluminação é por azeite ou por candeia. O suporte da luz desliza entre duas hastes de ferro fixas ao eixo da lanterna, que também pode mover-se em altura, pela abertura existente na parte de baixo do aparelho. A estampa 67 mostra as formas mais usuais das lanternas.

CATA-VENTOS

O cata-vento colocado no topo do mastro contribui para dar ao junco chinês um toque de originalidade que não se encontra em nenhuma outra marinha. É provavelmente assim há anos e há séculos. As figuras que acompanham o artigo sobre a Antiga Marinha de Guerra (ver parte I) mostram alguns tipos de cata-ventos que se usavam no século XVII. Oferecem pouca variedade e as suas dimensões são bem pequenas comparadas com as de hoje. É verdade que os estandartes e as bandeiras que ornamentam com profusão o convés e os mastros destes juncos desempenham amplamente o papel que cabe aos cata-ventos. Mas, se nos reportarmos aos desenhos feitos pelos viajantes do século XVIII, em especial os de W. Alexander que fazia parte do séquito da Embaixada de Lord MaCartney na sua viagem à China de 1792 a 1794 (ver parte descritiva, Costas Leste), ficaremos impressionados pela importância dada a este aparelho nas aguarelas a cores tão finamente executadas por este artista. A armadura é volumosa e o tecido da cauda do cata- vento tem as dimensões de um grande estandarte. De então para cá, o cata-vento foi reduzido a proporções mais modestas, libertado dos seus acessórios inúteis e pesadões, o que lhe deu uma silhueta fina e graciosa, como se pode ver pelos diferentes tipos apresentados nas Estampas 68, 69 e 70. O corpo do aparelho é feito duma armadura em metal, cobre ou ferro, em bambu ou em madeira muito leve, apresentando as formas mais variadas: um pássaro, peixe ou animal simbólico, uma simples figura geométrica, a maior parte das vezes tendo uma abertura representando um olho encimado por duas pequenas antenas curvas com borlas nos extremos.

A direcção do vento é dada pela estamenha colocada na cauda e por pequenas bandeiras pregadas nas costas do aparelho. Em alguns juncos de mar dá-se à estamenha a forma de um saco alongado e ligeiramente lastrado que, sob a acção do vento, enche e toma uma inclinação maior ou menor segundo a força do vento (ver figuras 10, 12, 18 e 20). Os juncos de pesca das Ilhas Zhoushan (nc 17) preferem as cores garridas no casco, com um grande peixe vermelho pintado a cada bordo da amurada de ré. Adoptaram, como convém à profissão, o cata-vento em forma de peixe, cuja aresta superior é guarnecida de pequenas bandeiras (figuras 17, 18 e 19). O perfil do peixe apresenta várias formas, mais frequentemente convencionais, em grande número de juncos de mar (figuras 5, 11, 13, 26 e 30). Também é muito vulgar o cata-vento em perfil de pássaro, em toda a extensão das costas onde mostra a sua silhueta graciosa e viva (figuras 2, 7, 8 e 12). A maior parte dos juncos do interior não tem cata-vento.

Este aparelho não lhes daria, de facto, informações na navegação de rio, onde a direcção do vento é a cada momento contrariada pelos acidentes do terreno e os obstáculos existentes nas margens. As figuras 21, 22, 23, 24 representam alguns dos cata-ventos usados pelos juncos dos Poyang Hu (nc 15) e Dongting Hu (nc 18). São artisticamente compostos com um fim parece que puramente ornamental.

Os juncos militares trazem, a maior parte das vezes, no mastro-grande, um emblema guerreiro, uma espécie de sabre com uma grande lâmina, instalado à entrada dos " Yamens " e dos pagodes (figura 1). Este emblema aparece igualmente em alguns juncos do Alto Yangzi Jiang, que não têm qualquer carácter oficial (figura 23).

BANDEIRAS

Ao longo dos tempos os chineses mostraram um gosto muito pronunciado pelas manifestacções públicas

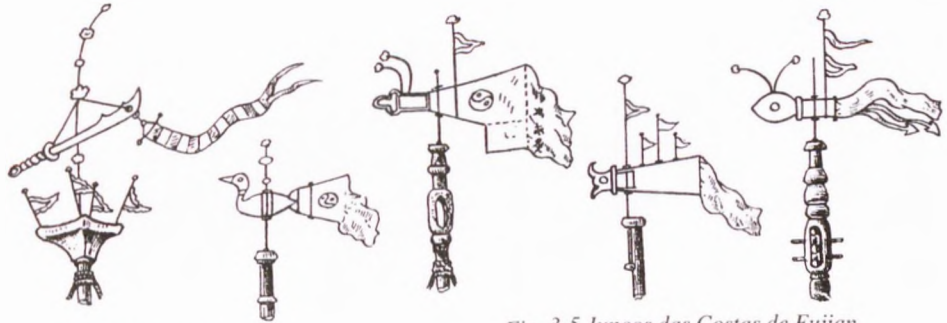



Fig. 1-2 Juncos de guerra

Fig. 3-5 Juncos das Costas de Fujian

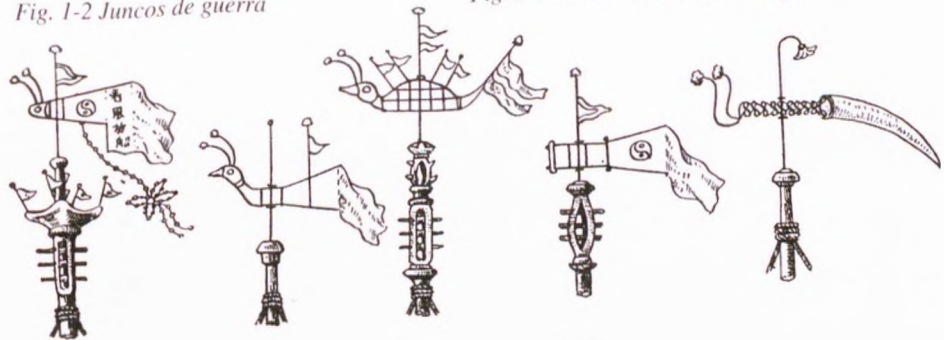



Fig. 6-10 Juncos das costas de Fujian e de Shandong

Estampa 68   Cata-ventos

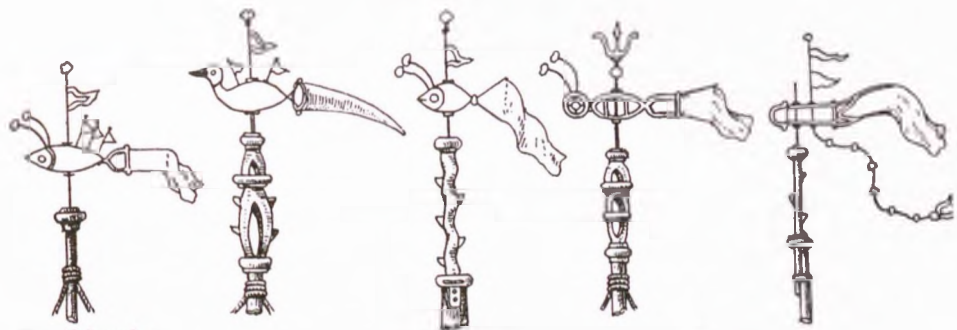



Fig.11 Lorcha

Fig.12-15 Juncos das costas do Bei Zhili

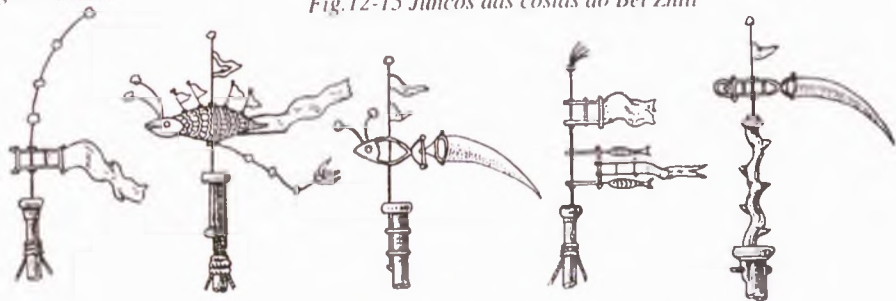



Fig.16 Lorcha

Fig.17-19 Juncos de pesca das Ilhas Zhoushan

Fig.20 Sha Chuan

Estampa 69   Cata-ventos

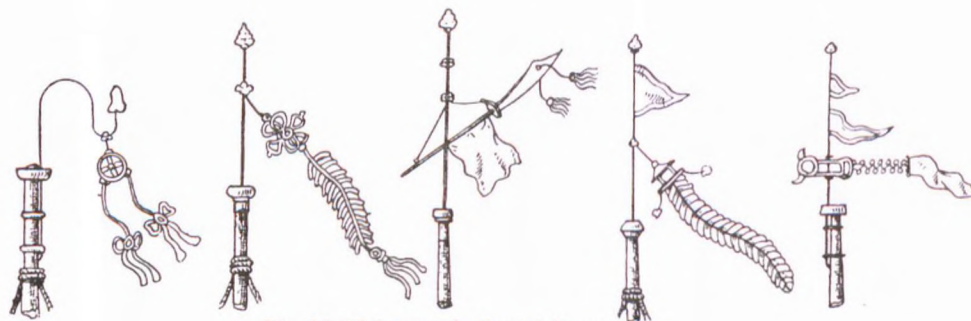



Fig. 21-25 Juncos do Yangzi Jiang

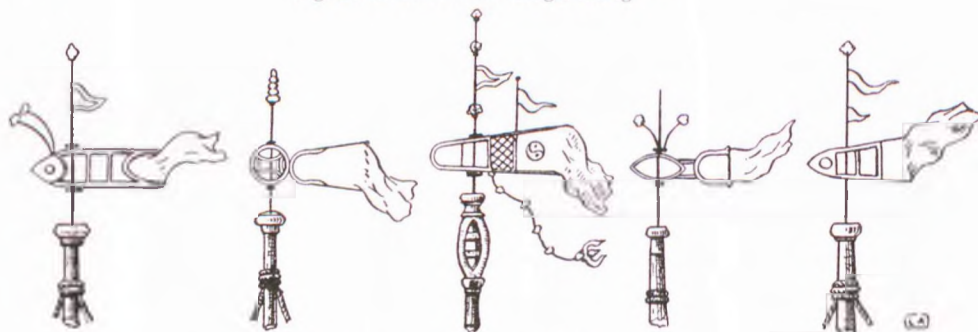



Fig. 26-30 Juncos das costas de Zhejiang

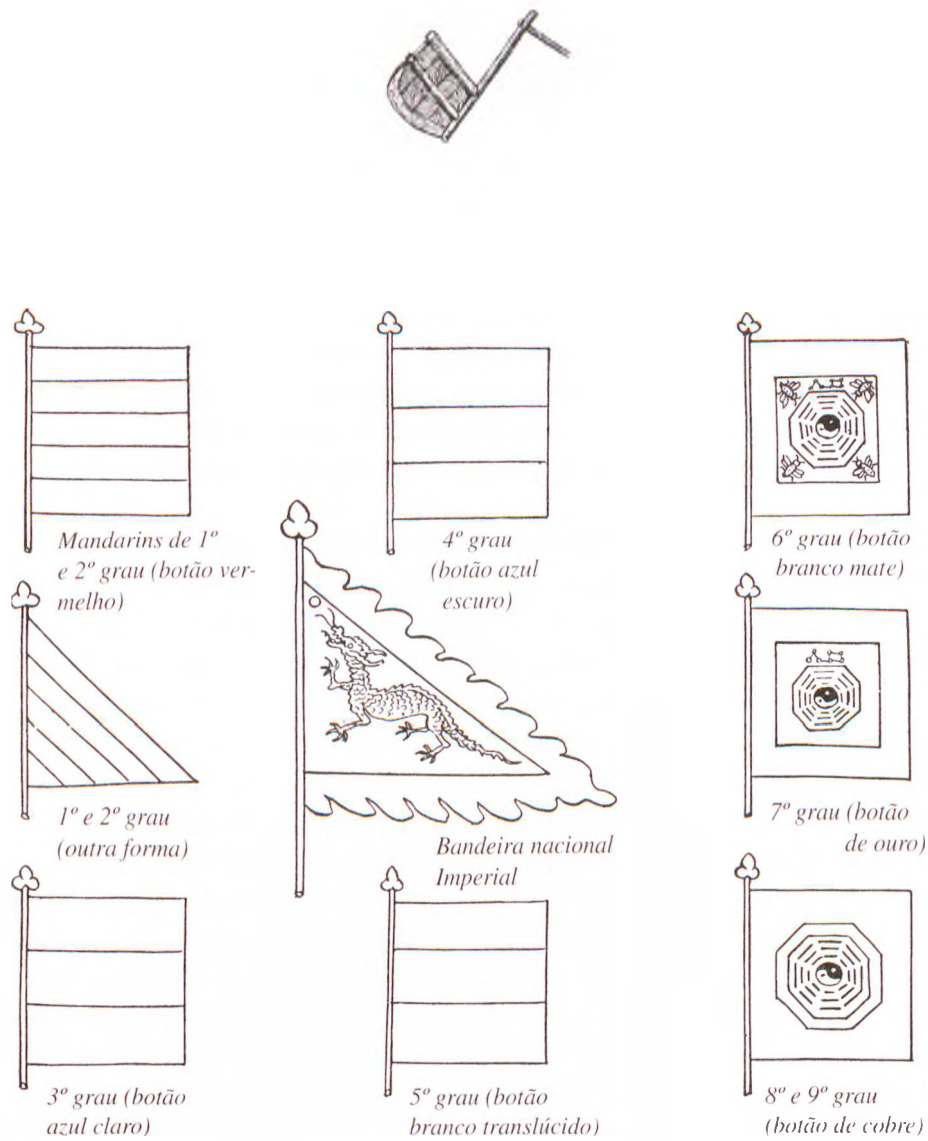
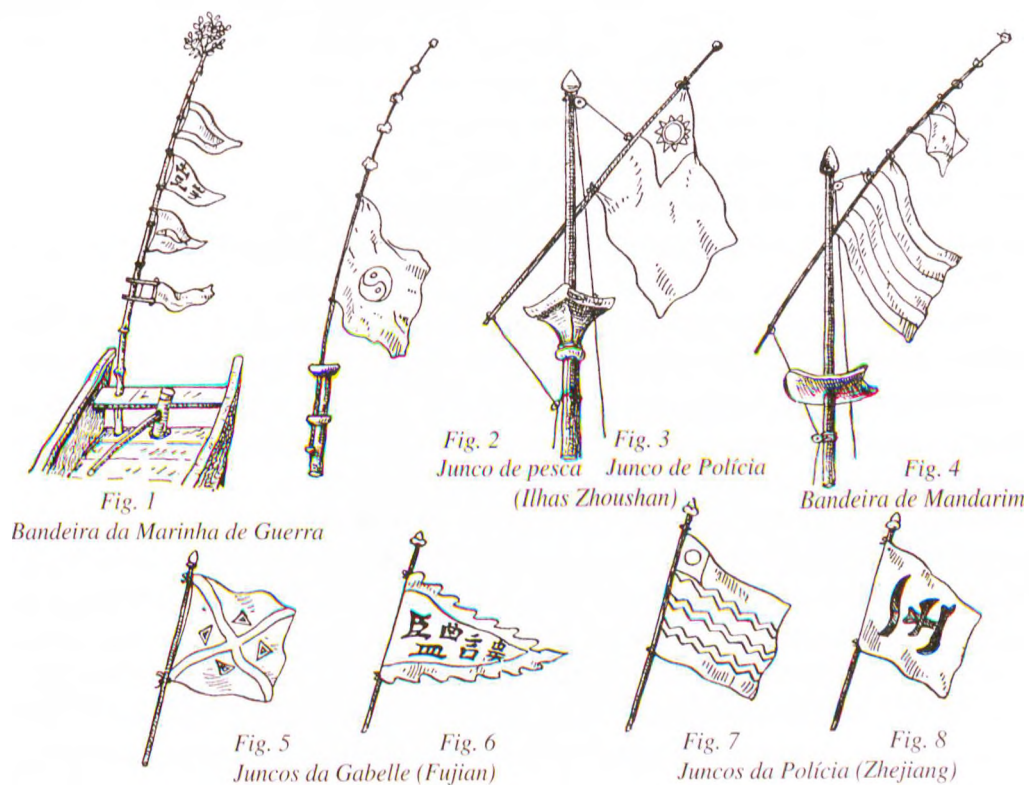
Estampa 70 Cata-ventos

onde se desfraldam bandeiras e insígnias com acompanhamento de gongos, de tan-tans e de barulhentas peças de artifício. Os pendões multicores, com as formas mais diversas e cobertas de inscrições desempenham assim um papel muito importante nas cerimónias. Enquanto nos outros países o emblema nacional ocupa sempre o primeiro lugar nas festas públicas e privadas, na China, e sob o regime Imperial , raramente participa nessas manifestações, mesmo se oficiais. Para dizer a verdade, o chinês não considerava a bandeira nacional como o símbolo da pátria, mas unicamente do poder da família imperial, a quem testemunhava uma grande veneração. Esta bandeira era a triangular. Representava o corpo de um dragão de cor verde com uma bola de fogo sobre fundo amarelo. Só o Imperador tinha o direito de usar a sua imagem com cinco garras; os mandarins das quatro primeiras categorias, com botão vermelho ou azul também tinham esse direito, mas só com quatro garras.

A Estampa 71 mostra as diferentes insígnias que eram utilizadas no princípio deste século na marinha chinesa. Ao centro pode ver-se a bandeira nacional que era içada nos navios de guerra, com o dragão simbólico de quatro garras. As outras bandeiras eram reservadas aos funcionários civis e militares, como distintivos da sua categoria. Quando se deslocavam num navio os mandarins faziam inscrever num canto o seu nome ou o do Vice-rei de quem dependiam. Os oficiais de marinha transformavam às vezes a bandeira quadrada em triângulo, como as dos mandarins de primeiro e segundo grau. Quanto aos juncos de comércio adoptavam, depois de consulta aos geomantes, a forma e as cores que estes julgavam lhes trariam felicidade.

No entanto, os navios a vapor em contacto com o estrangeiro e também os navios de guerra, tinham substituído há alguns anos a bandeira triangular pela forma oblonga para se conformarem aos usos internacionais.

Esta bandeira foi substituída depois da proclamação da República em 1912, por uma nova bandeira de cor vermelha, ornamentada num dos ângulos de um " nascer do sol " em fundo azul(Estampa 72, figura 1).

Esta mesma estampa mostra diversas maneiras de desfraldar as bandeiras e os cata-ventos, seja no topo dos mastros, seja num pau de bandeira suspenso por duas adriças (figura 4), seja ainda por uma vara flexível no

Estampa 71 Bandeiras da Marinha de Guerra Imperial

Estampa 72 Bandeiras diversas

prolongamento do mastro ou mesmo no convés a ré, na amurada.

Este último dispositivo está espalhado entre os juncos de pesca das Ilhas Zhoushan (nc 17), que içam várias pequenas bandeiras triangulares escalonadas numa vara que tem o cata-vento, e às vezes coroada por um ramo de folhagem. Os juncos encarregados da polícia costeira ou duma função administrativa, distinguem-se pela multiplicidade das suas insígnias indicando as suas tarefas especiais (figuras 5, 6,7 e 8).

LONG CHUAN - BARCO DRAGÃO

Não há cidade ou mesmo aldeia na China, em que não se veja abrigado em qualquer pagode à beira dum lago ou curso de água, uma espécie de barco fino e leve em forma de piroga alongada, o casco de escamas verdes ou vermelhas (Estampas 73, 74). Este barco é um comprido Long Chuan (nc 19), ou seja " barco-dragão ". A proa e a popa representam a cabeça e a cauda do dragão e são formadas de grossas peças em madeira esculpida e pintadas de vermelho. Estas duas peças são as mais das vezes expostas no pagode em cavaletes, enquanto o corpo do barco é enterrado no lodo para que não apodreça.

O quinto dia da quinta lua é o dia fixado para a festa do dragão. Esta festa destina-se a comemorar um acontecimento sucedido vários séculos antes da nossa era e contado de várias maneiras por numerosos autores, que de resto não estão de acordo, nem com a época nem com o lugar do acontecimento em questão.

Segundo certos anais, foi em Jingzhou (nc 20) no Yangzi Jiang perto de Shashi (nc 21), capital do estado feudatário do rei Zou (nc 22), que cerca do ano 300 a.c., o fiel ministro do príncipe Huai(nc 23) de Zou, chamado Qu Yuan, se suicidou, deitando-se ao rio Miluo (nc 25). Esse ministro de que todos gostavam pela sua rectidão e probidade, sucumbiu às intrigas da inveja e foi indignamente despojado de todas as honras.

Não podendo sobreviver ao seu infortúnio, deitou-se ao rio, desesperado, e afogou-se. O povo que lhe queria bem ficou tão condoído com esta perda que perpetuou a sua lembrança por uma festa que se comemora todos os anos com jogos, festins e torneios aquáticos.

Esta festa, que a princípio se confinava a Jingzhou, expandiu-se depois a todo o Império. Nesse dia preparavam-se barcas, compridas e estreitas, todas douradas, que têm num extremo a figura de um dragão, e é por isso que se chamam Long Chuan. Outrora havia combates sobre a água e havia prémios fixados para os vencedores, mas como estes divertimentos se tornavam perigosos e foram às vezes acompanhados de acidentes funestos, os mandarins proibiram-nos em quase todo o Império.

As barcas, tripuladas por um grande número de homens jovens e ágeis, corriam rapidamente sobre o rio, como se estivessem à procura do virtuoso mandarim engolido pelas águas. Esta prática perpetua-se regularmente há mais de 2.000 anos.

Outros autores situam o mesmo acontecimento em Changsha Fu (nc 26) a sul do lago Poyang Hu.

O mandarim que governava esta cidade e que o povo estimava e adorava pela sua probidade e virtudes, afogou-se acidentalmente no rio, e o seu sucessor instituiu em sua honra uma festa que consistia em jogos, festins e combates sobre a água, como se tivessem querido ir buscar esse mandarim, objecto do amor e da dor de todos.

Um outro relato contado por M.A.Giles*, atribui este acontecimento ao célebre poeta Qu Yuan (nc 24) que viveu no século IV antes de Cristo. Este poeta é bem conhecido pela sua elegia Li Sao (nc 27), escrita na sequência de intrigas de rivais seus, desesperados por terem perdido a confiança do seu Príncipe. Acabrunhado por outras decepções, caído em desgraça a ponto de não querer mais viver, dirigiu-se para as margens do rio Miluo. Aí encontrou um pescador que se aproximou dele e lhe disse: " Não sois Sua Excelência o Ministro ? " Quem é que vos faz vir a um sítio como este? "; "O mundo", respondeu Qu Yuan, "é odioso só eu sou limpo. As pessoas estão todas ébrias e só eu estou sóbrio, por isso mandam-me embora". "Ah, disse o pescador, o verdadeiro

*) *M. Giles, Chinese Literature, London, 1901.*

sábio não briga com os que o rodeiam, mas adapta-se a eles. Se, como dizeis, o mundo é odioso, porque é que não vos lançais à corrente, para o tornar limpo? Se todos os homens estão ébrios, porque não beber com eles e evitar-lhes os excessos?"

Depois de algumas momentos de conversa, o pescador foi-se embora. Qu Yuan pegou numa pedra e com ela nos braços atirou-se ao rio e nele desapareceu.

Isto aconteceu no quinto dia da quinta lua e desde essa época que os habitantes comemoram o acontecimento por uma solenidade anual com oferendas de canas de bambu que deitam no rio como sacrifício ao espírito do seu grande herói. É esta a origem do festival do " barco-dragão " moderno, que significa andar-se à procura do corpo de Qu Yuan.

Os holandeses que se dirigiam em Embaixada a Pequim, junto do Imperador da China, deixaram-nos um relato do encontro que tiveram com o " barco-dragão ", no dia 25 de Maio de 1656, no Grande Canal.

" Viram com grande admiração uma quantidade de barcas de forma estranha, entre duas chalupas que os chineses chamam Long Chuan ou serpentes. Estavam pintadas das mais variadas cores e pareciam levar a melhor aquelas que conduzem o peixe imperial de Nanjing à Corte. Tinham três mastros. A parte de ré, ou a popa, estava cheia de figuras de serpentes, ligadas a fitas de várias cores, com grande número de estandartes, ornamentados com tranças de crina, bandeirolas de seda, e compridas plumas. Duas crianças muito ágeis, que pareciam suspensas, divertiam os espectadores com vários jogos de destreza. Uma outra que parecia estar mesmo na popa, com um fato matizado, fazia mil contorsões, às quais parecia forçado por um chinês que o apoquentava com uma pequena forquilha. Os bordos da barca, cheios de franjas de ouro e de prata. Debaixo duma grande bandeira, ornamentada com muitas bandeirolas e estandartes, viam-se doze corpulentos marinheiros sentados e vestidos de seda, de braços nus, cabeça cheia de coroas douradas. Passaram pelas barcas dos Embaixadores para os cumprimentar, o que lhes valeu logo alguns presentes ".*

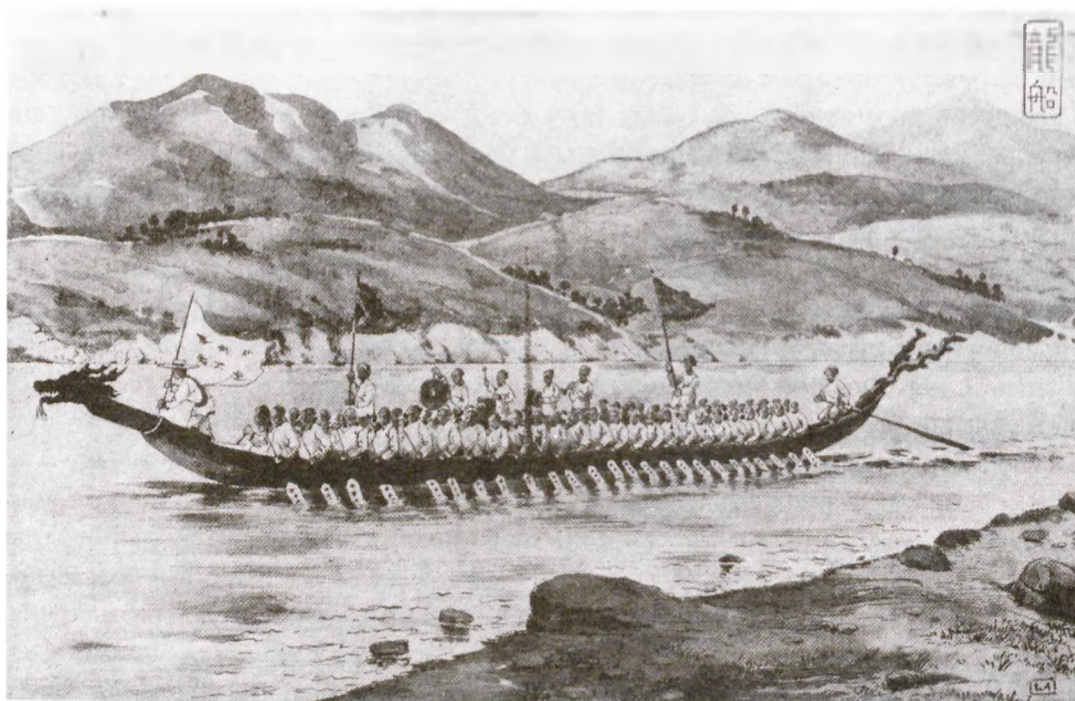
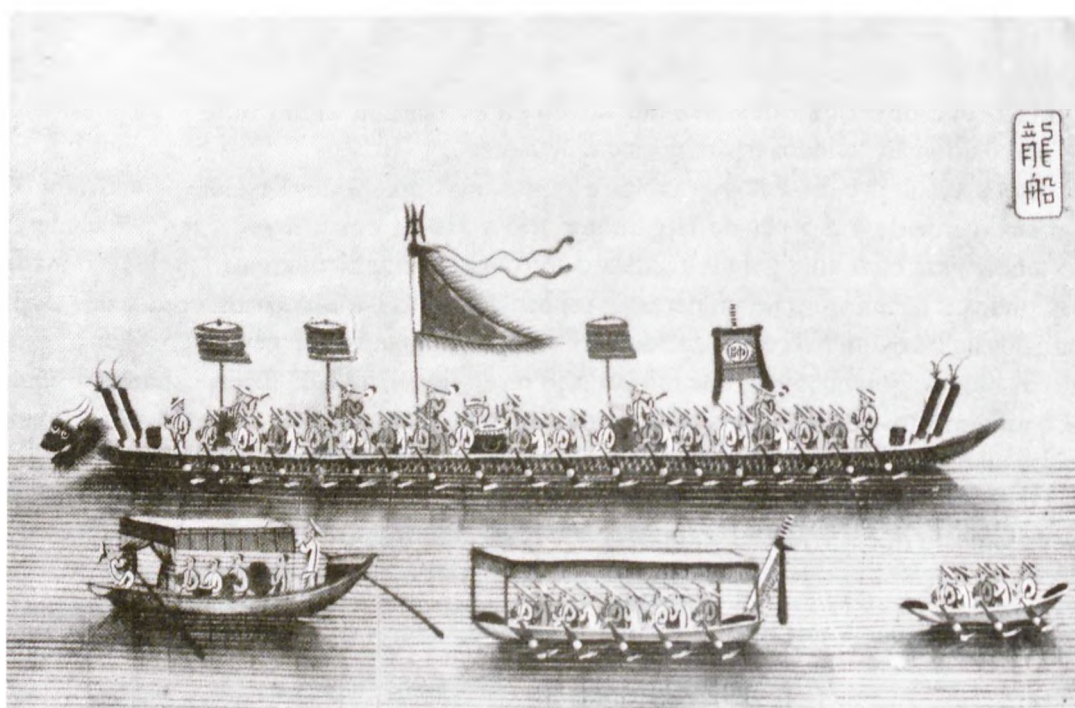
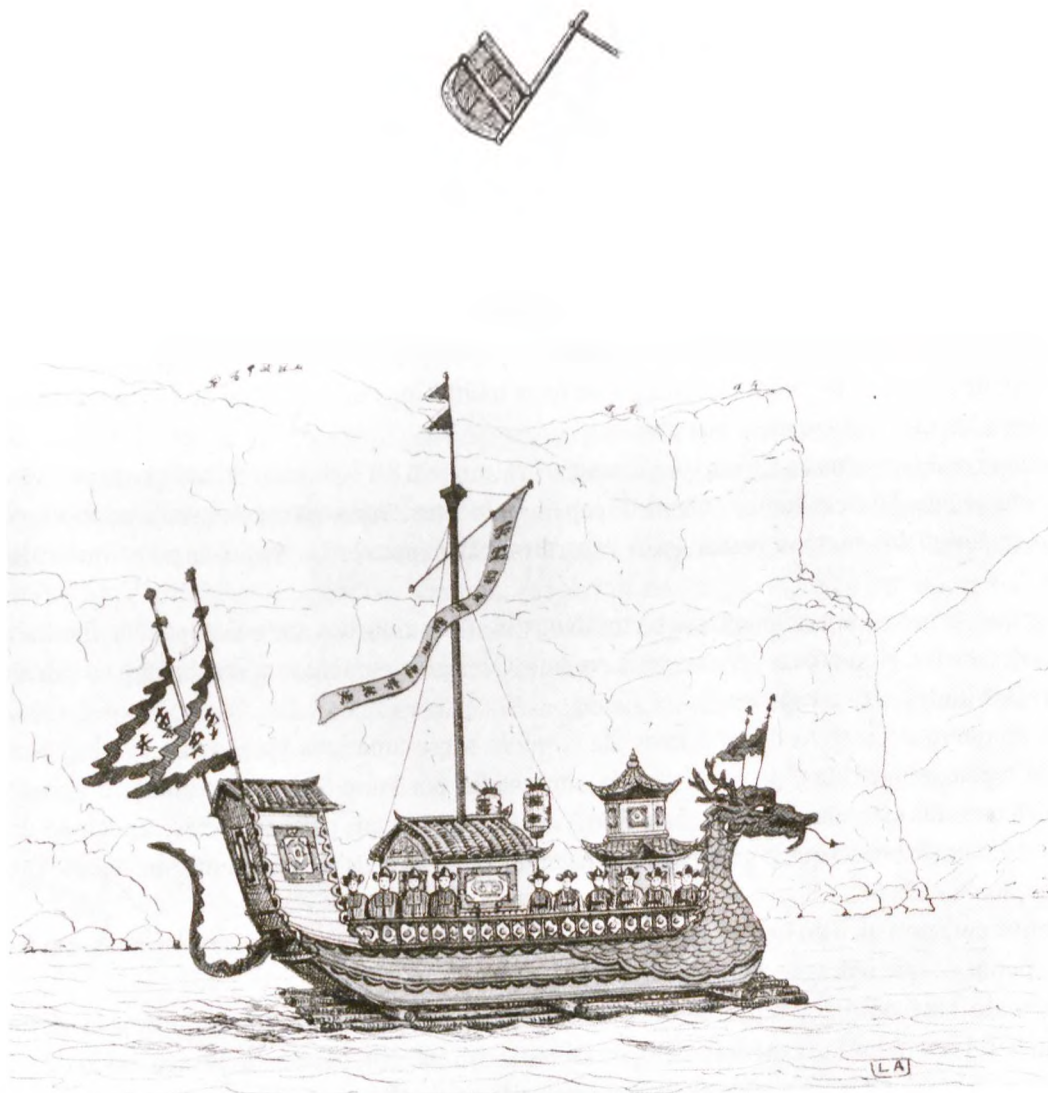
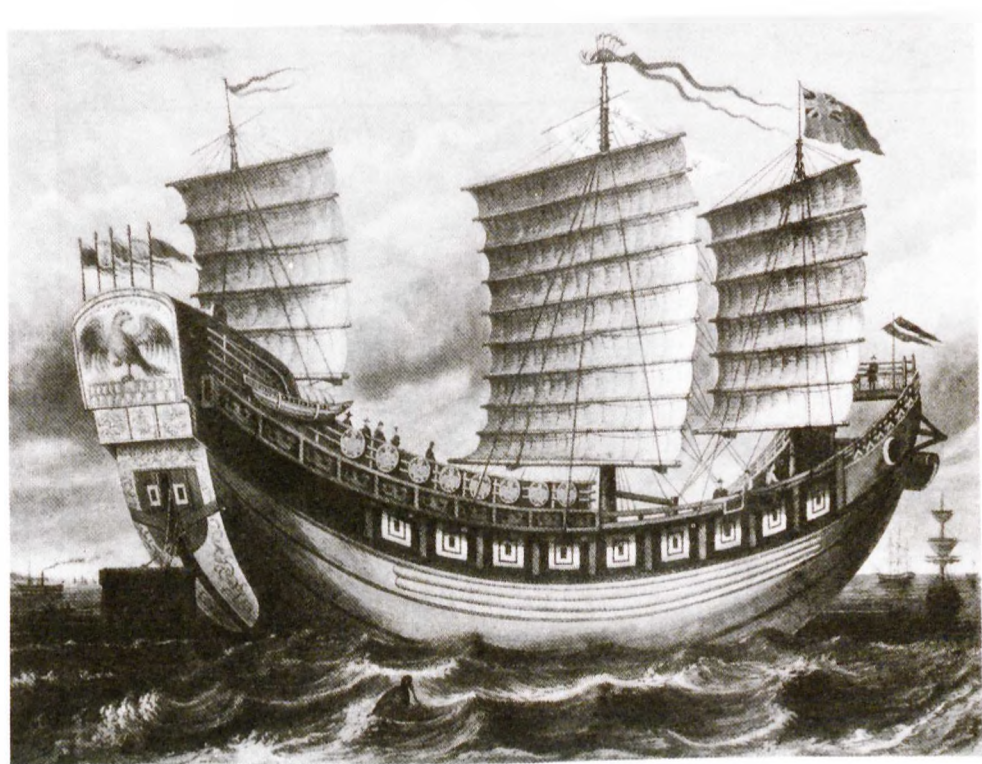
Certos autores quiseram ver nesta festa uma homenagem ao dragão que representa a autoridade suprema na sua mais alta concepção. O dragão era, com efeito, o emblema nacional do Império Chinês, estava pintado no seu estandarte, figurava nos éditos, livros e todos os instrumentos e insígnias imperiais.

Independentemente da sua autoridade terrestre, o dragão influencia as estações e estende a sua soberania aos corpos celestes. Os eclipses são devidos à sua voracidade, que o conduz, ocasionalmente, a devorar o sol e a lua deixando assim o Império em plenas trevas.

Eis uma breve descrição desta festa, tal como se pratica ainda hoje e na qual tomam parte inúmeros " barcos-dragão " vindos das regiões circundantes.

Estes barcos, como já o dissemos atrás, são estreitos, mas compridos bastante para levarem cinquenta a sessenta homens (cerca de 4 a 5 pés de largura por 100 a 110 de comprimento, em pés chineses de 0,358 metros). Cortam a água com uma grande rapidez, sob o impulso duma guarnição ágil, encorajada durante a corrida pelas ruidosas aclamações de milhares de espectadores e o barulho ensurdecedor dos tambores e dos gongos instalados na margem. No centro do barco três robustos tangedores batem alternadamente num enorme tantã coberto de pele de boi, enquanto que um palhaço profissional, ao lado deles, entretém o público com as suas caretas e movimentos desordenados. A vante de cada barco, num pequeno estrado, dois homens armados com compridas alabardas simulam um combate, brandindo as armas da forma mais ameaçadora. Esta corrida náutica cheia de animação e de alegria é vista todos os anos por uma multidão entusiástica, vinda de todos os lugares nas margens do rio.

O " barco-dragão " lembra pelo seu aspecto exterior o "drakkar" usado no século IX da nossa era pelos piratas escandinavos. Assim como o Long Chuan, o seu nome provinha da cabeça do dragão ou da serpente que lhe ornamentava a proa, e da forma alongada que se prestava à comparação com um animal fantástico destinado a semear o pavor nas populações visitadas por estes temíveis piratas.

**) Histoire Generale des Voyages, M.D CCXLVIII-T.V, pg. 257.*
"Ambassade hollandaise 1656"

Estampa 73 Diferentes tipos

Estampa 74 Diferentes tipos

Estampa 75 Diferentes tipos

Estampa 77 Diferentes tipos

FA CHUAN

A forma do " barco-dragão" é dada na China a navios de papel que as populações ribeirinhas lançam ao sabor da corrente no dia da festa das lanternas. Esta festa muito singular, tem lugar ao cair da noite do primeiro dia da primeira lua que segue o novo ano chinês.

Estes barcos, chamados Fa Chuan (ver Estampa 75), atingem 8 a 10 metros de comprimento, são formados de uma estrutura muito leve em bambu coberta de papéis multicores, tendo os contornos e os mínimos pormenores dum junco imperial dos tempos passados. A proa termina, numa curva graciosa, pela figura dum dragão ameaçador.

No convés erguem-se pavilhões com tectos recurvados por cima dos quais flutuam auriflamas multicores e bandeiras denteadas. Numerosas personagens, em trajes antigos, com uma espécie de tiara na cabeça, estão de pé, no convés, viradas para o exterior.

Este conjunto decorativo desce a favor da corrente sobre uma leve jangada de bambu, enquanto que milhares de barcas minúsculas, de papel oleado, iluminadas por lampiões, acompanham o grande junco no cenário feérico destas estranhas iluminações. Não é necessário, em tais circunstâncias, apelar ao concurso da população, cada um sabendo que o génio de bem-fazer dispensa os seus favores conforme a parte proporcional da participação de cada um.

A forma característica do Long Chuan, foi-lhe sem dúvida dada pelas gentes ribeirinhas, em homenagem ao culto imperial de que o dragão é o emblema fundamental.

Apoiando esta opinião, reproduzimos um desenho tirado duma estampa chinesa (Estampa 76), representando o Imperador Suiyangdi (nc 29), da Dinastia Sui (nc 30), passeando no seu navio de parada. Esta estampa foi extraída dos *Feitos memoráveis dos Imperadores da China* . A comparação das duas estampas 75 e 76, não deixa dúvidas quanto à semelhança entre o Fa Chuan e o Junco Imperial.

Este mesmo Imperador tinha feito construir, dizem os anais, um tão grande número de juncos magníficos

Estampa 76 Diferentes tipos

para seu uso, que, em fila, ocupavam vinte léguas. Quando estavam em movimento, as duas margens do rio ficavam guarnecidas por cavaleiros, aos quais as cidades vizinhas tinham que fornecer víveres, do melhor que se pudesse encontrar.

Actualmente (1900), os juncos destinados ao serviço pessoal do Imperador, limitam-se a duas unidades confinadas aos lagos do Palácio Imperial de Pequim. O maior dos dois, ao mesmo tempo o mais luxuoso, é um verdadeiro palácio, e o casco moderno nada tem a ver com o do junco simbólico do Imperador Suiyangdi. O casco foi buscar a sua forma aos grandes juncos do Baixo Yangzi Jiang, enquanto que as superstruturas, servindo de habitação ao Imperador e ao seu séquito, lembram em muitos pontos as do junco de Yangzi Jiang.

Na Estampa 73 representamos um Long Chuan do Alto Yangzi Jiang, a que juntamos um desenho de origem cantonense datando do princípio deste século (Estampa 74).

Tendo cada localidade o seu barco especial, não é surpreendente encontrar-se em cada um deles mudanças no equipamento e na ornamentação.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

M.G. Pauthier, *La Chine,1937.*

J. Edkins, *Journal of North China, Xangai, 1877.*

Matignon, *Superstition, crime et misére en Chine, 1899.*

Elisée et Onésime Reclus, *L'Empire du Milieu, 1900.*

H. A. Giles, *Chinese Literature, London, 1901.*

Hourst, *Dans les Rapides du Fleuve Bleu, 1904.*

H. Doré, *Recherches sur les superstitions en Chine, Xangai, 1911.*

O QIYING

(*Premier Navire Chinois naviguant dans l'Ocean Atlantique* 1846,7,8 (nc 32) (Estampa 77).

Em 1847, várias revistas e jornais franceses e estrangeiros relataram, em numerosos artigos, a viagem dum junco chinês, o Qiying, vindo de Hong Kong (nc 33) e que se dirigia a Inglaterra com o fim de ser utilizado para uma exposição flutuante de arte chinesa. Era, dizia-se, a primeira vez que um navio desta espécie atravessava o Atlântico, por isso o seu sucesso foi considerável.

Damos a seguir o resumo dos principais artigos publicados a seu respeito nas revistas e jornais da época.

O Qiying deixou Hong Kong a 6 de Dezembro de 1846 e fundeou na ilha de Santa Helena a 17 de Abril de 1847. Este junco chinês só teve bom tempo durante a primeira parte da travessia, mas teve que arribar seis semanas no mar de Java, depois no estreito de Sunda por causa de ventos contrários, dobrando enfim o Cabo da Boa Esperança depois de ter suportado, a 22 e 23 de Março, por altura da ilha Maurícia, uma tempestade bastante violenta, que de resto não lhe causou nenhuma avaria.

Este navio, fretado pela especulação inglesa para fazer um museu flutuante, cujo primeiro destino era a Inglaterra, não chegou, podemos dizer, senão por acaso a Nova Iorque nos primeiros dias de Julho de 1847, depois de 212 dias de mar, e a Inglaterra a 27 de Março do ano seguinte.

O Qiying, que parecia brilhar mais pela solidez do que pela velocidade, é um navio de 800 toneladas de deslocamento, com 160 pés de comprimento, 33 pés de largura e um calado de 16 pés.

O navio foi construído com excelentes condições de segurança e comportou-se muito bem no mar. Não se parece com nenhum navio construído nos nossos países. Baixo a meio, as duas extremidades apresentam, pelo contrário, uma sobre elevação excessiva (9 metros) a vante, 13,50 metros a ré, comparável à de um navio com três cobertas. As amuradas são ornamentadas exteriormente, com esteiras pintadas de branco, preto e vermelho.

A vante e a cada bordo, está pintado um olho gigantesco, e no painel de popa um grande pássaro com as asas abertas, parecendo uma águia.

Os dois extremos do junco são cortados quase em ângulo recto, a parte de vante aberta pouco mais ou menos como são os ferry-boats de Brooklyn que são destinados especialmente ao transporte de viaturas com atrelado.

O mastro de vante, com a altura mínima de 75 pés, é sensivelmente inclinado para vante ; o mastro de ré tem 50 pés de altura, eleva-se a um bordo perto do painel de popa, para não estorvar a manobra da cana do leme. Não tem ovéns nem estais. As velas são de esteira finamente tecida, muito resistentes, mas em compensação muito pesadas.

A vela grande pesa cerca de nove toneladas, compreendendo também o peso das vergas intermédias. Um tal peso necessita duma força muito grande para ser manobrado. São necessários 40 homens para a içar com auxílio de cabrestantes.

A mastreação compreende três mastros de madeira, formados por troncos de árvores que foram apenas polidos, depois de se ter tirado a casca; o mastro grande tem 95 pés de altura e 10 pés de circunferência. Está implantado no centro do convés. Em caso de mau tempo, a redução do volume do pano faz-se arriando simplesmente a vela da quantidade desejada, o que evita fazer subir homens ao mastro para rizar a vela, manobra sempre perigosa com mau tempo. Em consequência disto três ou quatro marinheiros são suficientes para manobrar o junco com toda a segurança, sem precisarem de mais ajuda. No extremo de ré está a parte mais surpreendente do junco. O seu imenso leme, não está preso como entre nós por ferragens robustas, mas simplesmente suspenso por três cabos de bambu de grande bitola, que se enrolam em guinchos, colocados na vertical dum entalhe feito no painel de popa, de forma a que o leme possa, por uma simples manobra dos guinchos, subir ou descer até 24 pés abaixo da linha de água o que representa 12 pés a mais que o calado do junco.

Esta particularidade do leme dá ao navio uma grande estabilidade de rumo e uma facilidade de evolução

das mais notáveis. Mas, concebe-se que nesta posição a manobra do leme seja penosa e exija o emprego de fortes talhas e de muitos homens. Quando se aproxima mau tempo, o leme é remontado a fim de diminuir o esforço na cana e a fadiga do casco. Usa-se o mesmo procedimento quando se avizinham fundos baixos a fim de evitar o encalhe. O peso deste leme é de sete toneladas.

As âncoras do Qiying têm também particularidades que espantam o europeu. São de madeira de teca (nc 34), e têm um comprimento de cerca de dez metros. O cepo é também de madeira e colocado na junção da haste e das patas, e não como entre nós na extremidade da haste. Esta particularidade das âncoras chinesas parece preferível, dizem, pois assegura melhor que a âncora se agarre bem ao fundo do mar. Não havendo amarras de ferro na China, as âncoras são manobradas por fortes cabos feitos da casca dos bambus e há um cabrestante entre os dois mastros de vante onde se enrolam as amarras.

Entrando no junco, a atenção do visitante é atraída pela ornamentação dos salões, que, dentro de alguns dias, serão convertidos em curioso museu. O grande salão de dez metros de comprimento, e de sete a oito metros de largura, tem 3,70 metros de altura. É decorado com belos desenhos de cores vivas.

As paredes estão atapetadas de pinturas representando animais mais ou menos fantásticos, mas todos de aspecto igualmente feroz. Num nicho, ao fundo do salão, vê-se a estátua em madeira dourada duma deusa com quatro olhos e 18 braços, tendo em cada, um objecto diferente. Num outro compartimento há duas outras imagens representando provavelmente padres. Enfim, numa última sala vê-se a imagem do deus do mar e mais algumas pinturas chinesas representando mulheres, uma delas com um cachimbo na boca. Diante desta última divindade há uma lâmpada acesa. Não há a bordo um único pedaço de vidro. As aberturas destinadas a entrar luz, são fechadas com cascas de ostras perlíferas, cortadas em lâminas muito finas e encastradas em caixilhos de madeira.

A tripulação é composta por 15 marinheiros europeus e cerca de 50 chineses, estes últimos destinados a figurar no número das curiosidades do navio.

Foi cunhada uma medalha comemorativa da viagem do navio, o primeiro do seu género a fazer a perigosa navegação de Cantão (nc 35) até à América e Inglaterra.

Esta medalha, de 18 centímetros de diâmetro, tem no anverso a representação do junco feita com cuidado e no reverso uma inscrição em inglês, que se traduz :

O primeiro navio Chinês
que veio à Europa
ou dobrou o Cabo

As suas dimensões são:
Comprimento 160 pés, boca 33 pés, pontal do porão 16 pés
Porte 800 toneladas
Mastro principal de pau ferro, comprimento, 90 pés
Velas feitas com esteira forte; a vela principal pesa 7 toneladas
É um óptimo navio
e fez a viagem de Boston, U.S. para Jersey em 21 dias
Chegou a Inglaterra a
27 de Março de 1848 *

Ver também Estampas 73-81

* *Original na página seguinte.*

The first Chinese vessel ever
brought to Europe, or even
rounded the Cape.
Her dimensions are
length 160 ft., breadth 33 ft., depth of hold 16 ft.
burthen 800 tons
Main mast of iron wood, 90 ft long
The sails are made of strong matting; the main sail weights nearly 9 tons
her anchors are iron-wood, the rudder weighs 7 tons
She is an excellent boat
and made a voyage from Boston U.S. to Jersey in 21 days
arrived in England
27 March 1848

DOCUMENTOS CONSULTADOS

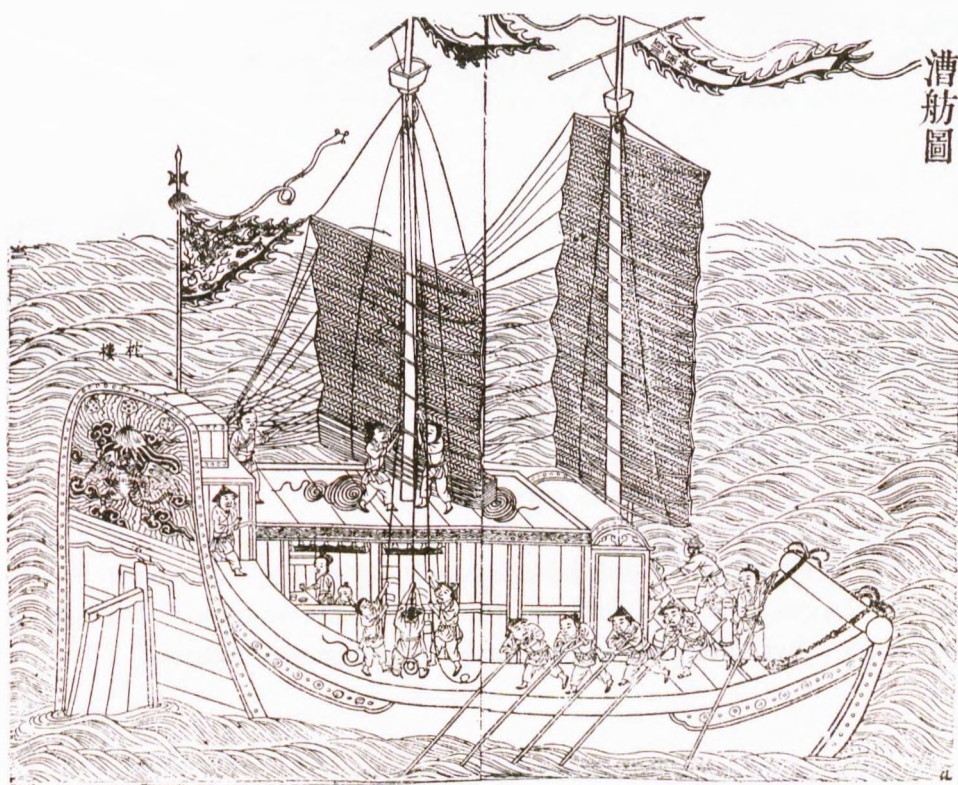
Annales maritimes et coloniales, 1847
Moniteur Universel." Description d'un navire chinois à Ste.Hélène",*1847, page 2096*
Moniteur Universel." La jonque Keying à New York", *1847, pag. 2390.*
Un petit opuscule edité à Londres à l'usage des Visiteurs du Yeying (1847).

JUNCOS IMPERIAIS

Durante numerosos anos, os juncos chamados imperiais desempenharam um grande papel no movimento da navegação interior.

Sob este nome, é preciso incluir os juncos destinados ao transporte do tributo em géneros que as províncias do Império deviam entregar todos os anos à corte de Pequim (Estampa 82, estampa chinesa). Este tributo consistia em matérias de toda a espécie produzidas pelas províncias, especialmente o arroz que constituía quase a totalidade do tributo.

Os viajantes dos séculos XVII e XVIII deixaram-nos relações muito interessantes sobre esta frota de rio que todos os anos vinha de todos os pontos do Império para Pequim pelo Grande Canal, navegável nessa altura em todo o seu percurso, entre Hangzhou (nc 5) e Tianjing (nc 36). Esta frota era considerável. Autores chineses estão de acordo em dizer que compreendia 9.999 juncos; porquê este número de 9.999, se seria mais simples arredondá-lo para 10.000 ? É precisamente esta simplicidade que os chineses, por orgulho nacional não quiseram exprimir, porque os dois monossílabos Yi Wan (nc 37) significando 10.000, são muito curtos, tanto na língua falada como na língua escrita, para dar a impressão de poder que se devia atribuir a esta frota chamada imperial.

O padre Hernandez Navarrete, que permaneceu na China de 1640 a 1660, dá ao número 9.999 juncos uma explicação a que não falta originalidade. Um Imperador, de que não dá o nome , desejando constituir uma frota de juncos para as suas necessidades pessoais e da sua corte, mandou construir 10.000 juncos. Acabada a construção, o Imperador quis saber a quantidade de ferro que tinha sido utilizada na construção. Deu ordem para queimar um, e mandou pesar o ferro que dele se aproveitou. Assim a frota imperial foi reduzida a 9.999 juncos.

Estampa 82 Junco Imperial

Este número foi mantido pelos seus sucessores, por respeito pela memória deste Imperador.

O padre Navarrete aprova este procedimento do Imperador, destinado a controlar o gasto do material de ferro que, naquela época, tinha um preço alto.

Pelos meados do século XVIII, os juncos imperiais estavam repartidos em três classes , com as seguintes denominações:

1. Os Liang Chuan (nc 38) (Liang = grão, cereal; Chuan = barco)
2. Os Long Yi Chuan (nc 39) (Long = dragão; Yi = fatos)
3. Os Zuo Chuan (nc 40) (Zuo = mandarim).

Os Liang Chuan (nc 38), (abreviatura de Liang Mi Chuan) (nc 41), (cereais, arroz barco) tinham a mesma largura desde a proa até à popa. Eram especialmente usados no transporte dos produtos que constituíam o tributo de cada província para a corte de Pequim. Das três classes de juncos imperiais , a dos Liang Chuan era a mais importante em número e dimensões.

O número 9.999 refere-se a estes juncos, e as suas dimensões, nomeadamente o calado, variavam com a época em que tinham sido postos ao serviço.

Os Long Yi Chuan (nc 39), ou barcos de fatos do dragão, quer dizer dos tecidos destinados ao Imperador, serviam para transportar das províncias para a corte os brocados e as outras peças de seda que compunham o tributo imperial. Segundo Franco Gemelli Carreri (1696), o número destes barcos era de 365, tantos como os dias do ano, porque chamando-se o Imperador filho do Céu, tudo o que lhe pertencia devia tirar o seu nome do céu, do sol, da lua, dos planetas e das estrelas.

Os Zuo Chuan (nc 40) estavam equipados para transportar os mandarins ao seu governo e embaixadores e pessoas de distinção enviadas pela corte ou por ela chamados. Estes juncos, diz o Padre du Halde, são pintados, dourados, e decorados com dragões de três garras (1), envernizados por dentro, assim como por fora. Os juncos de dimensões médias, que servem correntemente, têm 80 pés de comprimento, 16 de largura e 9 de pontal. A forma é quadrada e plana, excepto para a proa, onde se vai arredondando.

Além do alojamento do patrão e família há uma cozinha, duas grandes câmaras, uma a ré, outra a vante, e uma sala com a altura de seis a sete pés, e a largura de onze a doze. Com esta sala comunica uma antecâmara e duas ou três outras divisões com um guarda-roupa sem ornamentos.

Todo este conjunto é no mesmo piso e constitui o alojamento reservado para o mandarim, que aí dorme, come, escreve, recebe as visitas. Não lhe falta nenhuma comodidade que tenha no palácio. Como não há maneira de viajar mais cómoda do que nestas barcas, todos os senhores dão preferência aos " carros de água ". O interior dos alojamentos é revestido dum belo verniz vermelho e branco, as paredes e o tectos são ornamentados com muitas obras de escultura, de pintura e de dourados. As mesas e as cadeiras são envernizadas em vermelho ou preto.

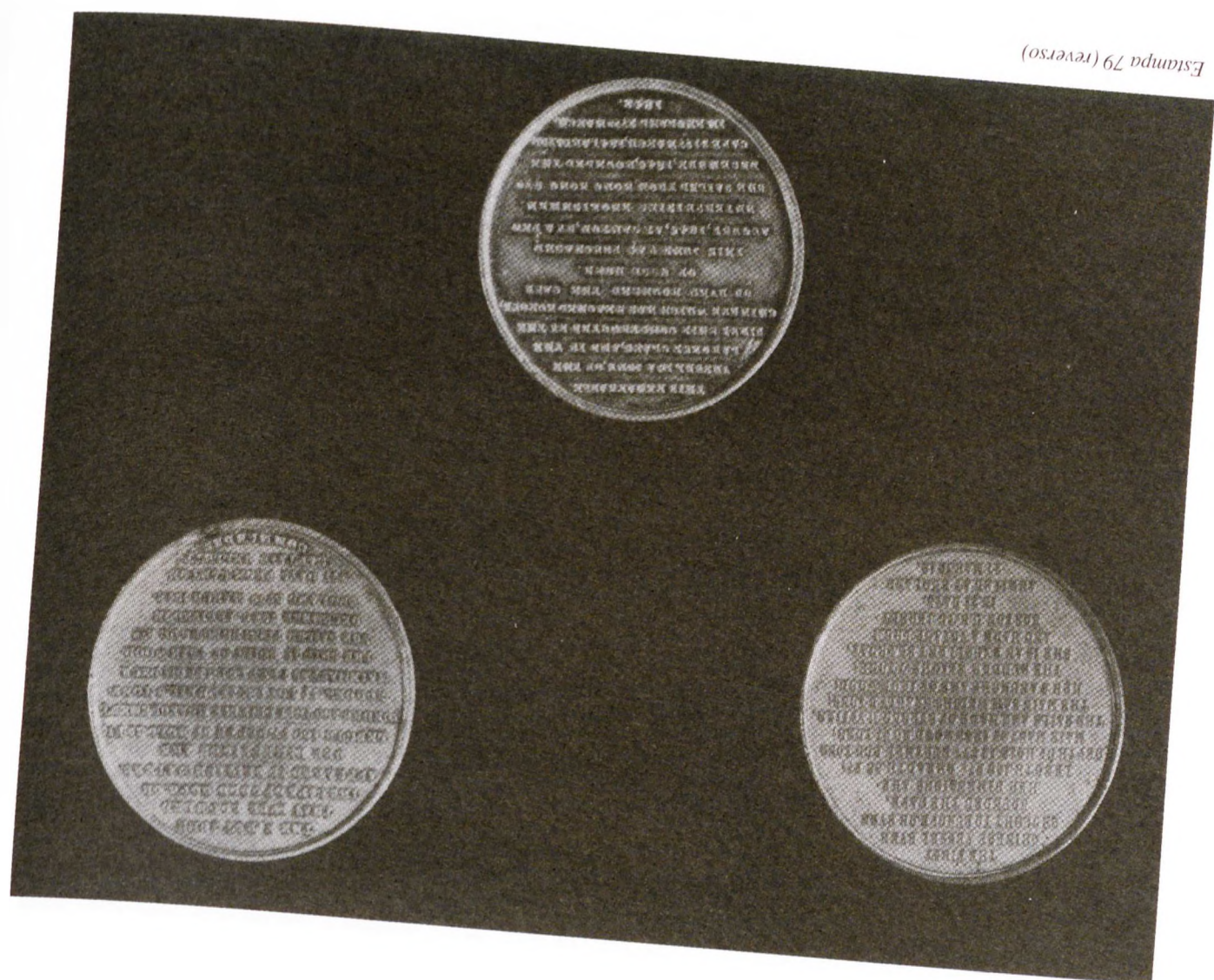
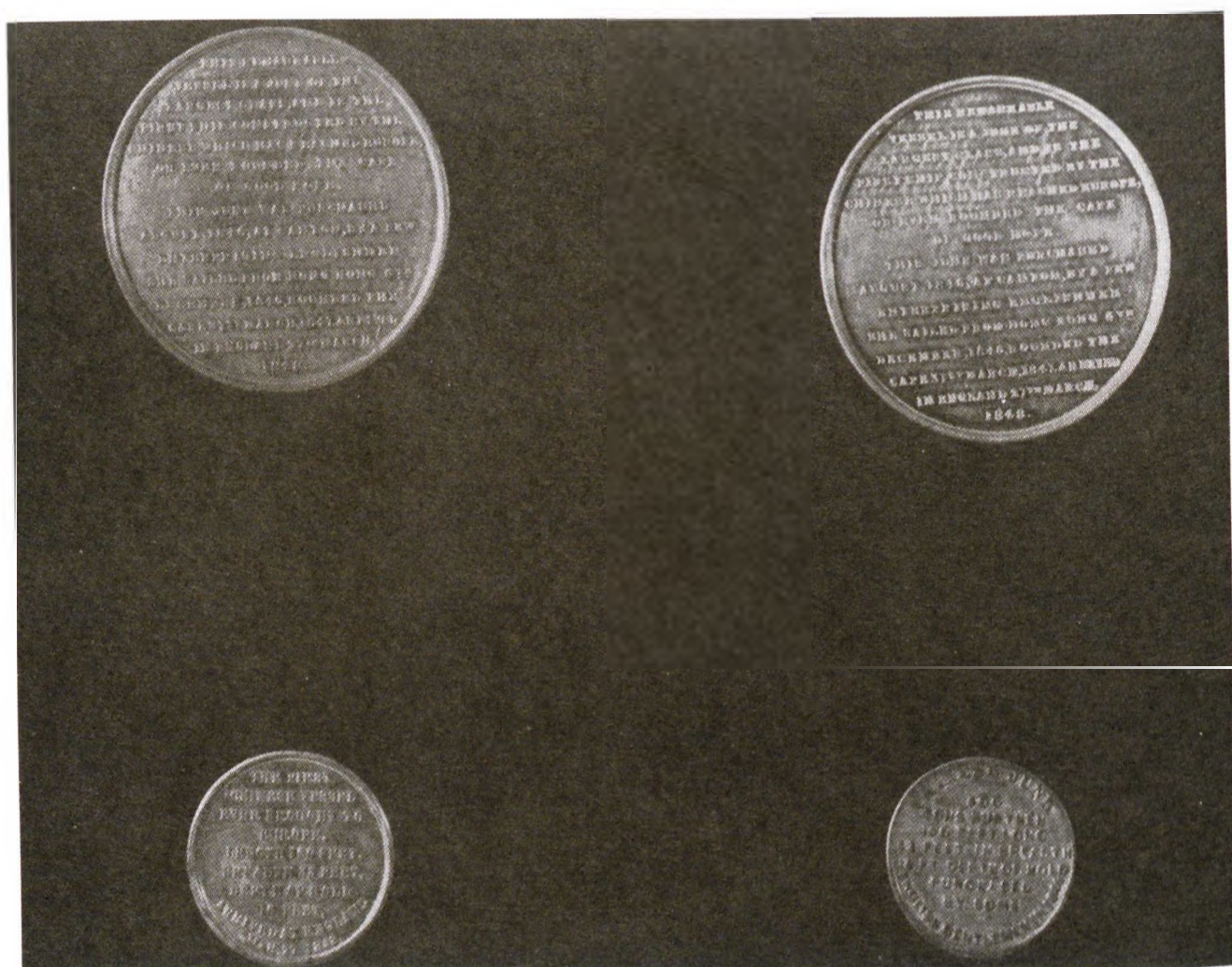
A cada bordo, as salas têm janelas que podem ser tiradas. Em lugar de vidros usam-se belas cascas de ostras*, muito delgadas e transparentes, ou então tecidos finos acetinados com uma espécie de cera lustrosa e enriquecidos de flores, árvores e duma grande variedade de figuras.

O convés está envolvido por galerias para dar passagem aos marinheiros, evitando que incomodem os viajantes. Por cima deste alojamento há uma cobertura, uma espécie de plataforma ou de terraço, aberta dos lados, reservada à música, que compreende quatro ou cinco tocadores de instrumentos. Por baixo deste alojamento é o fundo do porão, que é dividido em pequenos compartimentos para as bagagens.

1) Os dragões de cinco garras são reservados exclusivamente para o Imperador.

**) À falta de vidro, de que os Chineses não conheciam o processo de fabrico, usavam-se para as janelas cascas de placuna, uma espécie de escama muito fina e semi-transparente, originária de Manila.*

Estampa 78 (anverso)

Estampa 79 (reverso)

Estampa 80 (anverso)

Estampa 81 (reverso) *Este desenho e as medalhas pertencem ao National Maritime Museum, Greenwich, Inglaterra. Manifestamos a nossa gratidão pela graciosa autorização de as publicar.*

O Zuo Chuan (nc 40 ,*), quando leva grandes mandarins, é seguido de várias outras barcas, entre as quais há sempre pelo menos uma chamada Huo Shi Chuan (nc 42) (Shi = víveres), ou barca de provisões. Leva a cozinha e os alimentos.

Uma outra barca leva a escolta dos soldados, uma terceira mais pequena e mais leve, que se poderia chamar barca dos furriéis, visto que a sua função é de alertar e tomar todas as disposições relativas à passagem. Estas barcas têm os seus remadores e, em caso de necessidade, podem ser levadas à sirga ao longo da margem por um certo número de homens fornecidos pelo mandarim local. O número destes homens determina-se segundo o número de cavalos marcado no Qin Chai (nc 44), ou livro de patentes do Imperador, a saber, três homens por cavalo.

Quando um enviado do Imperador está a bordo, colocam-se à proa e à popa lanternas nas quais se lê, a letras de ouro, as seguintes palavras " Qin Chai " (nc 44) (enviado do Imperador). Estas inscrições são acompanhadas por bandeirolas e estandartes de seda de várias cores.

À partida e à chegada acendem-se as lanternas da popa, e o corpo da guarda cumprimenta o mandarim com uma descarga de caixas e com o soar das trombetas. Quando se faz noite, acendem-se as lanternas da popa e da proa, bem como outras treze mais pequenas, suspensas como um rosário ao longo do mastro, a saber: dez em baixo perpendicularmente e três em cima horizontalmente.

Os Long Chuan, tendo por missão transportar o tributo imperial, só fazem uma viagem por ano e não levam senão uma quarta parte da carga que podem transportar. Isto para uma navegação segura, por causa do assoreamento do canal.

Os vencimentos do patrão são pagos pelo tesouro imperial segundo a distância dos lugares; por exemplo, os que vêm de Jiangxi (nc 45), a mais de trezentas léguas de Pequim, recebem cem "liang" (nc 46), ou cem taéis. Esta quantia parece na verdade pequena para tão grande distância, mas o patrão é compensado pela autorização que tem de tomar passagens e mercadorias, que são isentas de direitos de alfândega.

A relação da viagem de Van Braam Houckgeest dá algumas precisões sobre estes grandes juncos encontrados em 1795 pela Embaixada da Companhia das Índias Orientais Holandesas.

" Estes juncos tinham 35 a 100 pés de comprimento e 22 a 25 de largura. São tripulados por uma média de vinte homens cada. Os capitães e os pilotos levam as mulheres e as crianças a bordo e aí vivem com a família, como se vê nos barcos de Colónia, no nosso país. Notei ali várias destas mulheres que eram bonitas e tinham muito bom aspecto e outras que levam a sedução tão longe que até se pintam.

Nestes navios que têm o fundo quase chato e são quadrados, a carga é estivada nos porões, enquanto que a parte de cima é reservada para ter os alojamentos. Um passadiço corre a todo o comprimento do navio e nos lados fazem-se aberturas ou janelas para alumiar os alojamentos. O Capitão aloja à popa do navio, e por cima dele fica ainda o piloto. Toda a parte de vante fica para a tripulação. As cozinhas ficam entre o alojamento do capitão e o dos marinheiros.

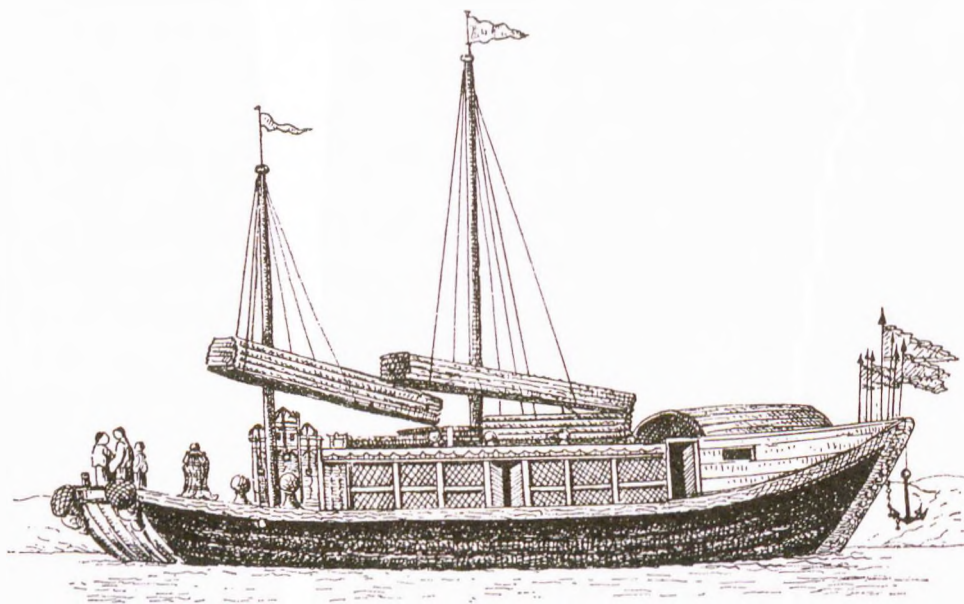
Estes navios têm dois mastros, um a vante e outro a dois terços da popa. A proa é elevada e cortada quase verticalmente. O fundo é chato, o que lhes dá uma forma mais ou menos quadrada e os torna próprios para receber carregamentos consideráveis ".

Na sua viagem a Pequim, o senhor M. de Guignes, descreve estes mesmos juncos, com algumas diferenças pouco importantes no seu arranjo:

" Vimos passar, diz ele, várias barcas imperiais; são belas e muito grandes. A vante têm um cabrestante, mesmo ao pé um arco de triunfo em madeira vermelha envernizado e dourado, servindo para aguentar as âncoras (ver Estampa 83), e as janelas são da mesma madeira. Uma barca média que medi, tinha 92 pés de

*) *Segundo o Padre Navarrete, o número de Zuo Chuan era de 300.*

comprimento por 18 de largura. O local em que está colocado o cabrestante tem quinze a dezasseis pés. Há uma passagem de três pés de largo implantada nos dois bordos do navio e que serve para a comunicação da proa com a popa". A imensa frota de Liang Chuan, avaliada em vários milhares de juncos, encarregada de transportar todos os anos o tributo imperial para Pequim, era susceptível de levar grandes quantidades de víveres, nomeadamente arroz que as províncias do Yangzi Jiang produzem em abundância.

Na época da viagem de Marco Polo, a quantidade de arroz produzida pelo Jiangnan (nc 47)*, elevava-se a 3.522.163 hectolitros. O anuário imperial, escreve P.D.Gandar, fixa ainda em 1.423.273 picos de arroz (cerca de 84.000 toneladas) o tributo que esta província deve pagar à corte. Um efectivo de 4 a 5.000 juncos repartidos por 65 flotilhas transportam-no através do Canal Imperial. Segundo este mesmo autor, o total do tributo pago pelas províncias de Shandong (nc 48), He'nan (nc 49), Huguang (nc 50)**, Jiangxi (nc 45), e três departamentos do Zhejiang (nc 52), elevar-se-ia ao total de 2.138.134 picos, ou seja cerca de 123.500 toneladas. Enfim, certos

Estampa 83 Junco de recreio Imperial

historiadores chineses avaliam em 750 milhões de libras a quantidade de arroz enviado anualmente para Pequim, no fim do século XVIII. Cada um destes juncos de transporte, acrescenta P.D.Gandar, pode carregar de 200 a 400 Dan (nc 51) de mercadorias (12 a 24 toneladas).

O Patrão recebe do governador da sua província 800 sapecas por pico, pelo frete, e é-lhe permitido completar o carregamento com as suas mercadorias, que ficam isentas de direitos alfandegários e que revende com grandes lucros, no norte.

Estes juncos fazem só uma viagem por ano. Todos os anos, no segundo dia da segunda lua, uma destas flotilhas larga de Fan Choei, no Gaoyou (nc 77) e não chega a Beicang Chang (nc 78) antes da oitava lua.

Independentemente destes juncos que se dirigem a Pequim pelos canais e rios, há outros, de construção mais sólida, que transportam o tributo imperial por mar. A viagem é sem dúvida mais curta, mas a travessia

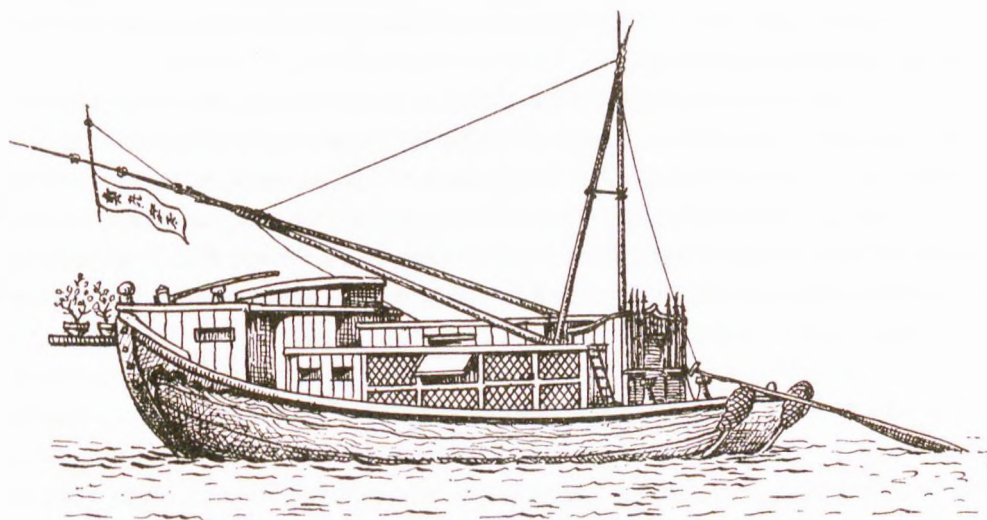
*) *Sob o nome de Jiangnan (nc 47), é preciso entender o conjunto das duas províncias de Jiangsu (nc 54) e de Anhui (nc 56).*
**) *O Wu Guang (nc 50) é uma antiga província que compreendia as províncias actuais de He Bei e de Henan.*

comporta mais riscos. A capacidade média desses juncos é de 2.000 picos (cerca de 120 toneladas). Sobem para o norte, à vela, durante a quarta lua (Junho), no princípio da monção de sudoeste e voltam vazios na nona lua (Novembro) com a monção de nordeste.

Se bem que esta travessia de ida e volta pareça longa, visto que a sua duração é de cerca de seis meses, é contudo duas vezes mais rápida que a efectuada pelo Canal Imperial que exige igualmente seis meses só para a subida.

É na província de Jiangnan (nc 47), principalmente no distrito de Suzhou (nc 57) que são construídos a maior parte dos juncos destinados ao transporte do arroz (Estampa 84). A província de Shandong (nc 58) constrói os seus próprios juncos.

Imagina-se como devia ser difícil a administração e a fiscalização duma frota destas que, durante seis meses do ano, estava ocupada numa navegação laboriosa e difícil através de toda a China.

Os 200.000 homens que compunham a sua tripulação eram recrutados, na sua grande maioria, na escumalha

Estampa 84 Junco de transporte

da população das cidades. Traziam a desordem por onde passavam, vivendo da pilhagem e do crime. Por isso era necessário ter um corpo de polícia importante para manter a ordem entre eles.

Esse corpo contava 240 tenentes, 120 oficiais de escolta e 66.000 homens encarregados de executar as ordens.

Os juncos eram inspeccionados à passagem por Huaian Fu (nc 59) pelo Cha Cang Yu Shi (nc 60), e, se ele constatasse qualquer infracção aos regulamentos das dimensões dos juncos fixadas pelas ordenanças imperiais ou qualquer irregularidade, o patrão era passível de ser punido, enquanto que o intendente sob a jurisdição do qual estava, assim como o oficial de escolta encarregado da flotilha, eram denunciados ao trono. A inspecção constava de nove pontos: a madeira de construção do junco em geral, o forro exterior do navio, a quilha, os vaus, os porões, os pregos, as costuras, a proa e a popa, enfim, as espias de alagem.

Os juncos imperiais tinham dois mastros, o de vante tinha 40 pés de altura, o do centro, o mastro grande, 60 pés. Estas dimensões estavam em uso durante o governo do Imperador Kangxi (nc 61). Foram modificadas por uma nova ordenança no décimo nono ano do seu reino, em 1680.

Estes mastros envergavam velas rectangulares em esteira ou de algodão, reforçadas por numerosas vergas

intermédias, tendo cada uma a sua bolina, cujo conjunto reunido num ponto, constituía , como ainda hoje se vê, a escota da vela. Quando o vento não permitia o uso do velame, o junco era alado por um cabo. Este cabo feito de casca de bambu é muito resistente, embora seja muito leve e a sua bitola não exceda a do dedo mínimo.

Amarra-se ao extremo duma pesada peça de madeira, que atravessa o casco, sobe ao longo do mastro de vante, passa por um anel formado por uma volta igualmente feita de cabo de bambu, daí vai a terra onde é alado por uma equipa duma dezena de homens, tripulantes do junco, enquanto quatro ou cinco homens vão andando ao longo do dique pelo través do junco, carregando duas âncoras leves de madeira, cujos cabos igualmente de bambu, mas de maior bitola que o cabo que começámos por mencionar, que são amarrados a cabeços ou barrotes verticais muito fortes, colocados nos castelos de proa e de popa.

A velocidade do junco é a de um homem a passo, o leme de popa e o remo colocado a vante permitem manter o junco em bom rumo no eixo da corrente.

Quando o piloto quer parar o junco e amarrá-lo ao longo do dique, as duas âncoras são postas em terra e os seus cabos ligados aos cabeços de vante ou aos de ré, segundo o junco vai contra ou a favor da corrente.

No tempo de Marco Polo, os juncos do Yangzi Jiang eram alados por meio de dez a doze cavalos. Este modo de alagem desapareceu há muito tempo, pois os missionários do século XVII não o mencionam já. De resto os cavalos são raros na China, assim como o gado duma forma geral, com excepção do búfalo que não se vê como usar como animal de tiro na navegação.

Em geral, os juncos que navegam no canal possuem um mastro móvel que se pode abater fácil e rapidamente para permitir a passagem por baixo das pontes. Este mastro é composto por duas peças de madeira que se reunem no topo, mas que na sua parte inferior são independentes uma da outra, estão fixas em anéis de ferro, um em cada bordo do convés. Duas outras peças de madeira igualmente ligadas no topo e assentando sobre o convés do junco têm os seus extremos fixados em anéis de ferro (ver Estampa 84). Uma talha liga o topo do mastro à junção das duas peças que assentam no convés. Uma simples tracção sobre a talha permite abater o mastro mantendo-o em posição conveniente no convés.

CANAL IMPERIAL

O destino dos juncos imperiais está por demais ligado ao do Canal Imperial, para que se não digam algumas palavras sobre esta artéria importante que atravessa uma grande parte da China (ver carta da China) e que é considerado como uma das maravilhas do engenho humano. Este canal foi utilizado durante numerosos séculos para o transporte do tributo que as províncias deviam enviar todos os anos à corte de Pequim. Foi começado no século VI antes de Cristo e terminado por volta do ano 1300 da nossa era. Tem cerca de 1.500 quilómetros de comprimento, de Hangzhou (nc 5), na província de Zhejiang (nc 52), até Tianjin (nc 62) e para além até Pequim (nc 63). Esta via de navegação foi formada pela reunião, uns aos outros, de vários rios, lagos e pântanos , situados por vezes a níveis diferentes, donde a necessidade de construir diques de dragar os lodos e de instalar eclusas para regularizar a corrente.

A parte sul do canal, entre Hangzhou e o Yangzi Jiang, não oferece dificuldades à navegação; a água é abundante em toda a parte, a corrente variável com as marés que se fazem sentir em toda esta secção, não há eclusas, mas as pontes são numerosas.

A parte norte, que vai do Yangzi Jiang até Tianjin, apresenta, pelo contrário, muitas dificuldades. O canal é, em certos lugares, mais alto que a planície, noutros são as margens, dominadas pelos outeiros donde jorram torrentes e rios que muitas vezes dificultam a navegação . A passagem do rio Amarelo é particularmente difícil, às vezes mesmo impossível, quando o seu nível não corresponde ao do canal. As pontes são menos numerosas do que na parte sul, enquanto que as eclusas se sucedem por vezes a intervalos muito curtos. A passagem destas eclusas é uma operação que não se faz sem grandes dificuldades nem perigos sérios. Uma centena de homens é muitas vezes necessária para a manobra dos cabrestantes destinados a fazer passar o junco duma secção para

outra.

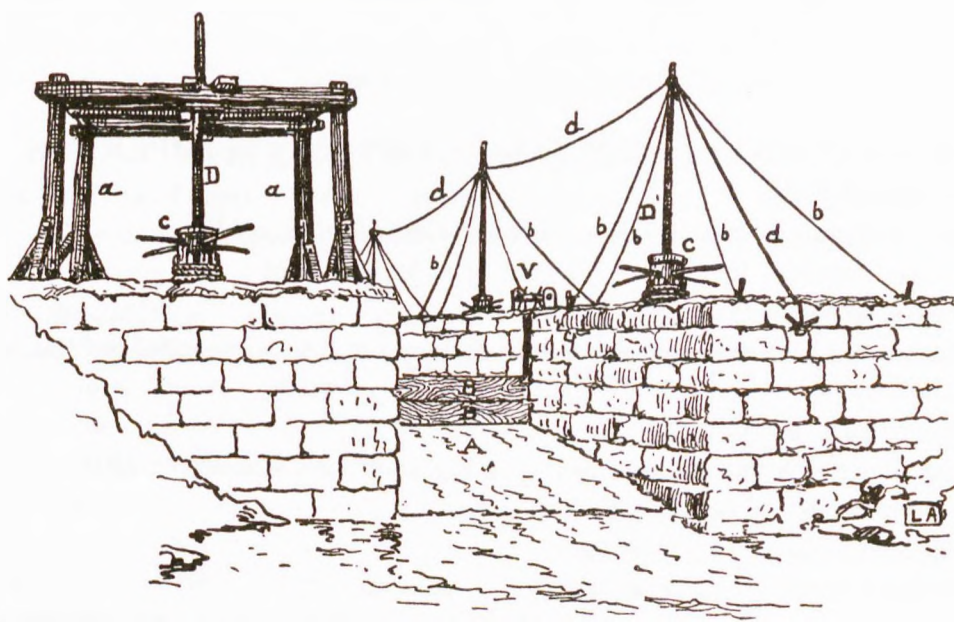
No relato da viagem à China de Lord MaCartney encontramos acerca desta navegação, informações que se referem à época em que o canal estava em plena actividade.

" É nesta província de Shandong (nc 48), lemos nós, que está situado Linqing Fu (nc 64), onde começa o famoso canal imperial que faz com que se possa ir por água de Cantão Fu (nc 35) até pouco além de Pequim. Estende-se de Linqing Fu a Hangzhou, na província de Zhejiang e tem 72 eclusas em que se pagam direitos em nome do Imperador.

O canal tem 500 milhas de comprimento. Passa, não só através de montanhas e vales, mas através de rios e lagos... Há muitas sinuosidades no seu trajecto. É de largura desigual e às vezes mesmo muito considerável e as suas águas raramente estão paradas.

O seu curso é ainda moderado por eclusas que atravessam o canal em pontos em que se julgou necessário, mas é raro que distem uma da outra menos de uma milha, a água não tendo senão pouca corrente em muitos sítios. As eclusas (ver Estampa 85) são todas em granito e não têm portas como as da Europa. São de construção simples, fáceis de abrir e fechar, e não exigem senão uma manutenção muito pouco custosa. Consistem em algumas pranchas que se colocam separadamente umas por cima das outras, numa ranhura de dois sólidos pilares de pedra, que sobressaem dos dois lados do canal e não tendo entre eles senão o espaço necessário para a passagem dos maiores barcos. Há poucos troços em que o canal seja perfeitamente de nível. As eclusas que o atravessam, e outras que estão nas suas margens, servem para regular a quantidade de água que deve haver. É preciso uma certa habilidade para que os navios que passam pelas eclusas não tenham nenhum acidente. Como consequência, cada junco tem na parte de vante um grande remo por meio do qual um homem da tripulação o governa muito bem. Durante esse tempo, outros homens colocados nos pilares, e com almofadas de pele, debruadas de crina, impedem que o barco tenha avarias se, na rapidez da passagem, chocar contra os pilares.

Entre os pilares são lançadas pontes em madeira, muito leves, que se tiram facilmente quando os barcos têm necessidade de passar.

As eclusas só abrem a horas certas. Então, todos os barcos que se juntaram no intervalo passam, pagando uma leve portagem que reverte para a manutenção das eclusas e das margens do canal. Para passar duma secção

Estampa 85 Eclusa do canal imperial

para a outra, os barcos são alados por cabrestantes, dois chegando normalmente, apesar de, às vezes, se terem que usar quatro ou seis, quando os barcos têm um peso considerável.*

Quando um barco está para passar, os cabos dos cabrestantes, com uma volta na ponta, são firmemente amarrados à popa, e, para maior segurança, depois de se terem passado as voltas uma na outra, introduz-se uma cavilha de madeira para impedir que o nó se desfaça. Em seguida faz-se com que esses cabos tomem uma direcção conveniente ao longo da amurada.

É então que os homens manobram os cabrestantes até que o barco, tendo perdido o equilíbrio, seja rapidamente lançado, pelo próprio peso, na bacia inferior, onde é preservado de se encher de água por meio duma espécie de grande leque em verga, de um tecido muito fechado, e que houve o cuidado de instalar na proa do junco ".

A profundidade do canal tem sofrido, através dos séculos, grandes variações, provocadas pela abundância das cheias e pelos lodos que daí resultam. Foi-se pois conduzido a não ultrapassar um determinado calado e, consequentemente, a reduzir o peso da carga. Depois, aumentado o assoreamento do canal , as ordenanças imperiais que fixavam as dimensões dos juncos de transporte determinaram que se reduzissem ainda mais as dimensões dos juncos de transporte até ao dia em que o canal, tornado cada vez mais inacessível, se tornou obsoleto, desviando o transporte do tributo em grande parte para o mar, apesar de todos os riscos da navegação.

Hoje, o grande canal não corresponde mais às necessidades modernas, e só serve para as transacções locais.

A travessia do antigo leito do Huang He (nc 65) é tão difícil que a partir de 1909 se construiu uma linha férrea, para permitir o trasbordo das mercadorias entre Suzhou (nc 57) e Haizhou (nc 66), na província de Jiangsu (nc 54).

*\) *Hoje os cabrestantes são virados a braço de homem ou por búfalos.*

DOCUMENTOS CONSULTADOS SOBRE OS JUNCOS IMPERIAIS E O GRANDE CANAL

G.M.H. Playfair, *"The grain transport system of China", China Review, Vol III.*

P.D. Gandar, " *Canal Impérial. Variétés sinologiques, Nº.4. Xangai, 1894.*

G. Pauthier, *Le Livre de Marco Polo, 1865.*

G. Staunton, *Voyage dans l´intérieur de la Chine et en Tartarie par l´Ambassade de Lord MaCartney en 1792-3-4.*

M. Holmes, *Même voyage, 1805.*

J. Barrow, *Voyage en Chine formant le complément du Voyage de Lord MaCartney, 1805.*

P. Du Halde. *Description de l' Empire de la Chine. 1735.*

Histoire générale des voyages. 1748. Tome VI.

De Guignes, *Voyage à Pekin, 1784 à 1801. 1808.*

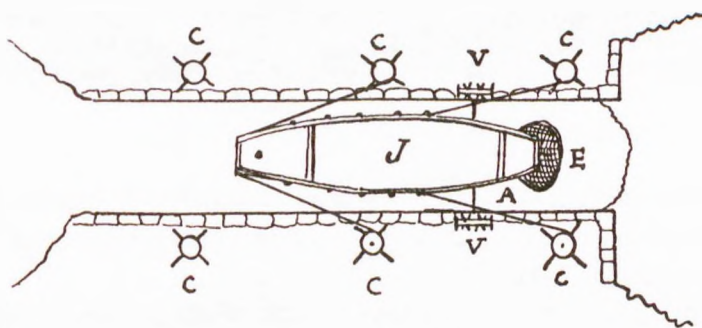
Voyage de l'Ambassade de la Compagnie des Indes Orientales Hollandaises vers l'Empereur de Chine en 1794-1795. Tiré du journal d'André Everard van Braam Houckgest.

INSTALAÇÃO DUMA ECLUSA NO CANAL IMPERIAL

A. Plano inclinado ligando duas secções.

B.B. Pranchas móveis sobrepostas, formando barragem, para permitir ao junco que desce com a corrente alcançar o plano inclinado, de que será lançado para o canal inferior. Os extremos destas pranchas são encastradas numa ranhura feita nos dois lados da eclusa.

V.V. Guinchos que servem para levantar e colocar as pranchas da barragem.

C.C. Cabrestantes de alagem. Há-os de duas qualidades: os mais fortes são manobrados no interior dum enquadramento de madeiros (a,a) em que assenta o eixo do cabrestante. Os outros, de menor potência, estão agrupados em linha, a cada lado da eclusa. Os eixos (D, D) são mantidos pelos ovéns (b,b) fixados à cabeça , e

Estampa 86 Eclusa

por um estai (d,d) cujas extremidades se fixam no solo.

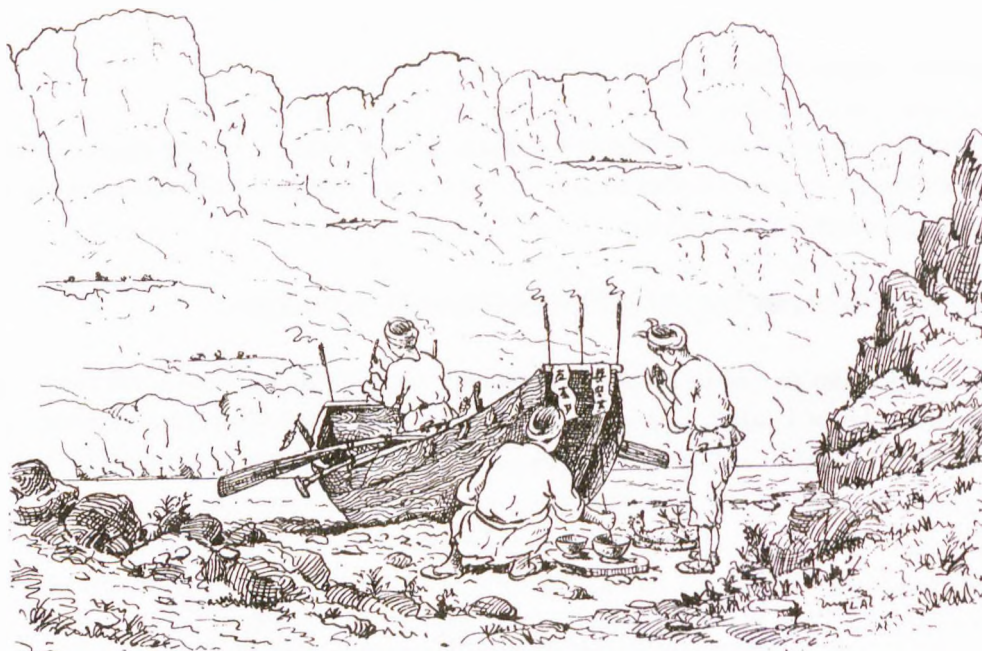
A Estampa 86 representa um junco em posição para passar a barragem, donde as pranchas (B,B) foram tiradas. No painel de proa está colocada uma defesa (E) em verga, de malhas muito fechadas, destinada a proteger o junco contra a invasão da água durante a descida do plano inclinado (Ver também a Estampa 87).

SUPERSTIÇÕES, RITOS E CERIMÓNIAS

O marinheiro chinês é supersticioso e fatalista por natureza. Antes de partir, preocupa-se primeiro em aplacar os génios maus da água e do ar por meio dum sacrifício propiciatório a fim de que lhe sejam favoráveis durante a viagem.

Esta cerimónia, celebrada com uma certa gravidade pelo patrão e pelo piloto, consiste em acender na proa do junco varinhas de incenso e a queimar papéis com inscrições rituais ou representando sapecas ou moedas de bronze, que se deitam à água, a bombordo e a estibordo do junco. O oficiante, virado para a proa, face aos génios malignos que espiam a partida do navio, prosterna-se para a direita e para a esquerda, enquanto os seus acólitos fazem soar o gongo e o tantã com um alarido atroador (Estampa 88).

Se, apesar deste cerimonial, o mau tempo castiga o junco, os marinheiros, no momento em que a tempestade atinge o seu paroxismo, lançam ao mar um junco de papel, tendo em pequeno, as formas e as proporções daquele que tripulam. Esperam assim enganar os espíritos irritados e, melhor do que lançando óleo ao mar, acalmar a tempestade *.

*) J.J. Matignon, *Superstition, Crime et Misére en Chine*, 1899.

Estampa 88 Momento de paragem

Em calma podre, as mesmas oferendas de papéis dourados, de varinhas de incenso, são feitas com profusão, enquanto o piloto empoleirado na parte mais alta do junco faz ouvir um assobio agudo e cadenciado, destinado, no seu espírito, a atrair o vento libertador.

Nas passagens perigosas, ou antes da faina que precede a subida dos rápidos, sacrifica-se um galo à proa do junco (Estampa 90); o sangue deitado na água irá apaziguar os monstros, que, para se oporem à subida do rio, esperam pelo navio antes que ele entre nos rápidos e nos turbilhões (Estampa 90). Depois do sacrifício do galo, as penas são arrancadas e coladas na amurada numa poça de sangue, ficando a prova do sacrifício visível para todos. Por trás do patrão que acaba de proceder à execução, fica o cozinheiro da guarnição pronto a receber discretamente o corpo da vítima, para lhe reservar o destino que se adivinha. Durante a cerimónia, a tripulação faz detonar pequenos petardos vermelhos enfiados como se fossem rosários, cujo rebentamento irregular, dá a ilusão de um tiroteio.

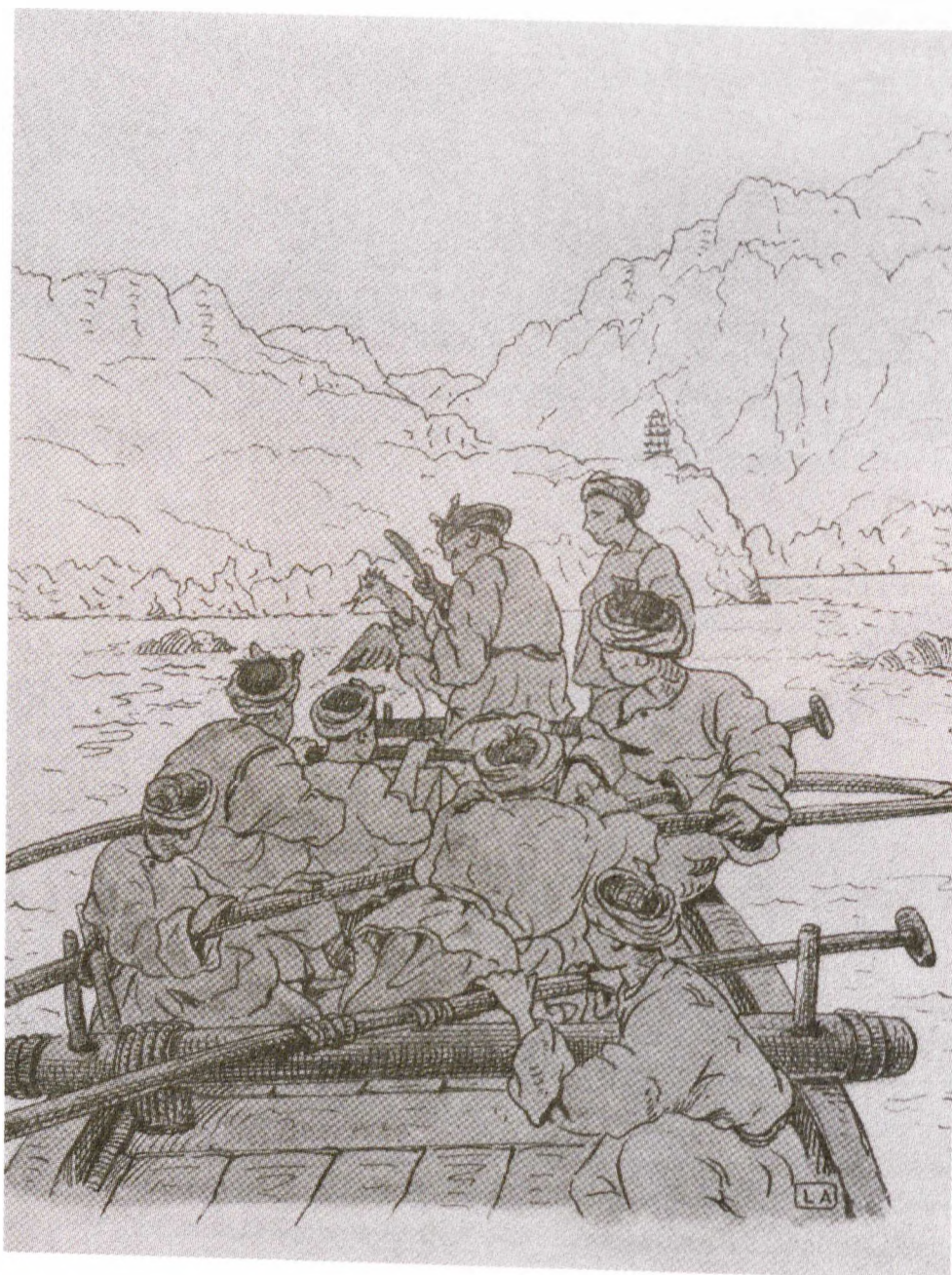
É sobretudo no interior das terras que as práticas supersticiosas são respeitadas pelos barqueiros e entre a população que vive na água ou ao longo das margens. Numerosos pagodes dedicados aos génios das águas foram construídos na proximidade das passagens perigosas. Nas colinas e nas pontas que dominam o curso dos rios, também se erguem, como se fossem faróis, torres com vários andares, chamadas Feng Shui (nc 67) - vento e água - cuja localização foi cuidadosamente determinada pelos geomantes, com o fim de obter a protecção dos génios do vento e das águas (Estampa 89).

Estes génios são de duas espécies: os bons e os maus. A estes últimos, o chinês, supersticioso e astuto, consagra a sua mais ardente devoção, a fim de ficar nas suas graças indispensáveis e salutares, enquanto acha menos útil gastar o seu tempo e o seu dinheiro a dar presentes aos génios bons que são por natureza benevolentes e misericordiosos. Cada uma destas divindades ocupa um pagode próprio dominando o rio nas passagens perigosas, que ficam submetidas à sua influência, boa ou má, segundo o que se lhes atribui. Mas enquanto o génio bom tem as janelas escancaradas para poder dispensar os seus favores aos juncos que enfrentam os perigos, o pagode do génio mau tem as portadas das janelas fechadas com o fito de obstarem à propagação das suas influências nefastas. Estas portas serão, contudo, abertas durante os períodos em que os perigos desaparecem

Estampa 87 Passagem de eclusa (plano inclinado)

Estampa 89 Junco frente ao templo

com certas alturas de água. Os dois génios ficam então em pé de igualdade, para grande satisfação dos interessados, que se acham temporariamente dispensados de qualquer cerimonial em relação a eles.

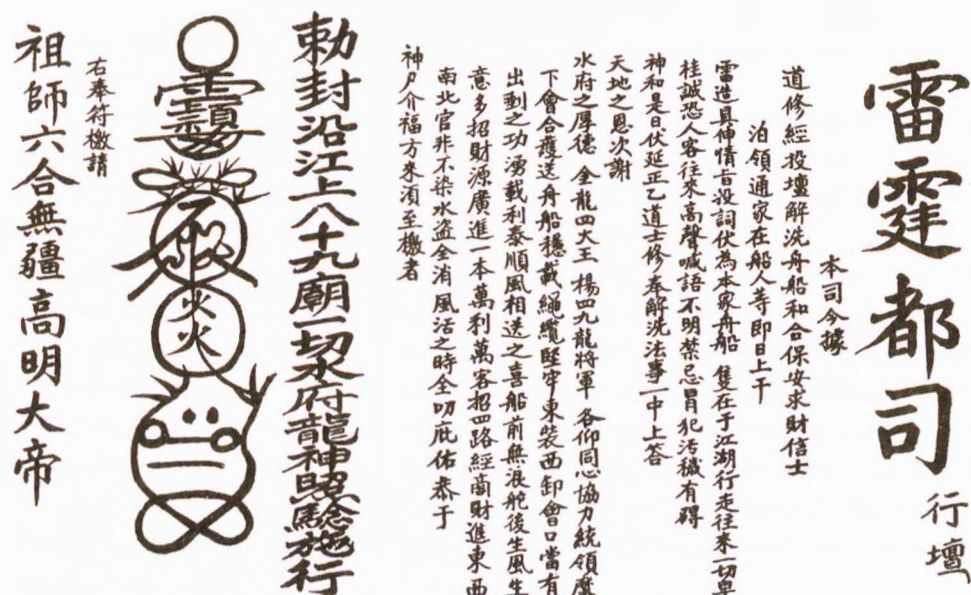
De todas as regiões do vasto Império Chinês, a bacia do Yangzi Jiang é a que oferece o maior número de vias navegáveis, e também as maiores dificuldades de navegação. Por isso mesmo se encontra nas margens dos seus cursos de água uma grande quantidade de monumentos mais ou menos importantes dedicados às divindades das águas. Entre os primeiros, citaremos o grande Buda, talhado na rocha há cerca de mil e duzentos anos, e que

Estampa 90 Cerimónia para acalmar as águas

está um Buda. Este culto é feito menos para perpetuar a lembrança do infeliz mandarim cujo nome caiu no esquecimento que para afastar os maus espíritos, instigadores do naufrágio.

Um último exemplo demonstrará, mesmo que isso possa parecer supérfluo, a que ponto as crenças supersticiosas estão bem arreigadas no espírito dos barqueiros chineses.

Nas proximidades da cidade de Guizhou Fu (nc 71) entre Yichang e Chongqing (nc 16), estão as gargantas de Fengxiang Xia (nc 73) designação que, traduzida palavra a palavra, quer dizer "caixa de vento", ou "fole". Eliseu e Onésimo Reclus qualificam como a "mais gigantesca escultura do universo terrestre".

Este Buda tem por missão proteger os navios numa passagem muito temida, situada em frente da cidade de Jiading (nc 68), no Min Jiang (nc 69), afluente importante do Alto Yangzi Jiang na província de Sichuan (nc 70). Se bem que não esteja de pé mas sentado, com os pés na água e as mãos pousadas nos joelhos, este deus atinge 120 metros de altura, o que no espírito dos chineses é particularmente favorável à expansão da sua influência. Um pouco a montante de Chongqing (nc 16), na mesma província, na proximidade duma passagem perigosa do Yangzi Jiang há uma cabeça de chinês esculpida na falésia e colorida.

Esta figura terá sido feita, diz-se, há mais de um século, para lembrar um alto mandarim que naufragara neste local. Círios e varinhas de incenso são queimados permanentemente, mesmo ao lado, num nicho em que

Estampa 91 Inscrições

São gargantas admiráveis, formadas por duas muralhas abruptas, muito altas, no alto das quais se divisam, à entrada duma gruta inacessível, várias grandes caixas rectangulares que seriam, segundo se diz, foles chineses. De acordo com a lenda, estes foles teriam sido colocados no século III por génios complacentes e sem sombra de dúvida muito desportivos, com o fim de produzir em permanência o vento necessário aos juncos para atravessar esta passagem, que redemoinhos muito violentos tornam muito perigosa. Ora, num determinado ano, os chineses constataram que os foles tinham sido levados para dentro da gruta. Acusaram os europeus de terem cometido esta feia acção com o fim de entravar a navegação. Foi preciso muita habilidade e paciência da parte das autoridades locais para fazer compreender aos barqueiros chineses o absurdo desta lenda. Ainda hoje imaginam que, se os ventos não sopram tão fortemente como outrora, isso é devido à aversão que os génios do rio sentem

pelos " diabos do ocidente " .

As tripulações dos juncos de mar têm menos tendência que os dos juncos de rio para praticar os ritos consagrados à navegação. O contacto com as marinhas estrangeiras, que desconhecem estes usos, as longas travessias à vela, no decorrer das quais se dão conta que a sua salvação e do seu navio é unicamente devida à habilidade das suas manobras e não à intervenção duma divindade do mar, tornam-nos a maior parte das vezes indiferentes à prática de cerimónias propiciatórias.

Apesar disso, praticam com deferência o culto dos seus deuses tutelares, que ocupam, na parte de ré do convés, um pequeno altar, diante do qual queimam em permanência varinhas de incenso junto dum talismã, onde o deus das águas, Longwang (nc 74), é rogado a conceder uma viagem favorável, uma navegação feliz aos barcos de comércio, a fim de que os armadores façam rápida fortuna (Estampa 91) .*

**) Esta súplica-talismã foi extraída das Recherches sur les Superstitions en Chine, por Henri Doré, Xangai, 1911. H. Doré, tomo I, nº2, página 209, figura 145.*

Os "tao-che " imaginaram esta súplica-talismã, em favor dos navegadores. Nela se roga a Longwang (nc 74), o deus das águas, que conceda uma viagem favorável e uma feliz navegação aos navios de comércio, a fim de que os armadores façam uma rápida fortuna.

POPULAÇÃO MARÍTIMA

Nos países ocidentais entendemos pela expressão "população flutuante", aquela que não tem domicílio permanente no local em que no momento habita. Na China, esta designação refere-se à população que vive exclusivamente sobre a água, sem ligação com terra. É nas províncias do sul, na do Guangdong (nc 75) em particular, onde a navegação interior é muito activa, que se podem ver milhares e milhares de seres humanos, homens, mulheres, crianças, velhos, vivendo em barcos de todas as formas e dimensões, errando sem parar nos cursos de água até aos lugares mais inacessíveis, à procura do sustento diário.

O porto de Hong Kong e o rio de Cantão oferecem sobre este aspecto os espectáculos mais imprevistos e mais fantásticos. Encontra-se ali a todo o momento do dia e da noite a representação fiel e muitas vezes trágica do que é, na China mais de que em qualquer outro sítio, a luta pela vida. Os barqueiros, de modos rudes e independentes, pertencem a uma raça à parte, de origem desconhecida. Os seus costumes e as suas tradições diferem muitas vezes dos que têm os seus vizinhos chineses que os mantêm à parte e os desprezam, como pertencendo, assim o asseguram, a uma casta envilecida. Como a lei lhes proíbe habitar e possuir seja o que for em terra, casam-se sempre entre eles. Toda a sua existência , desde o nascimento até à morte, é passada a bordo do seu navio, onde exercem as profissões mais diversas a fim de prover às necessidades da imensa cidade flutuante.

Nas ruas populosas de Cantão vê-se uma grande quantidade de comerciantes de víveres, alfaiates, sapateiros, barbeiros, músicos ambulantes, enfim, uma multidão sedenta de ganho, evoluindo em cima uns dos outros, sobre uma água lodacenta, exalando um cheiro nauseabundo que se junta ao da população aquática, para quem a limpeza é uma preocupação mínima.

É preciso ouvir os gritos destes comerciantes, as interpelações barulhentas de barco para barco onde flutuam os farrapos que a mulher da sampana acabou de lavar tranquilamente à borda do seu barco, no meio da barulheira deste formigueiro aquático. É um espectáculo inesquecível que afecta penosamente e sem descanso a vista, o olfacto e o ouvido do viajante perdido nesta cidade estranha.

São em geral as mulheres e as crianças que dirigem estas casas flutuantes, enquanto que os maridos estão ocupados em rudes trabalhos nos juncos de comércio. A família, composta às vezes por três gerações, ocupa-se do trabalho diário; a mãe ajudada pela filha mais velha manobra o leme de gingar de ré, e ao mesmo tempo prepara a tigela de arroz e peixe que constitui a refeição da família. À proa, uma mulher nova e vigilante, com o filho enfaixado às costas, dá uma boa remada, muitas vezes reforçada com uma linguagem a condizer, sobretudo se também têm que usar o croque para afastar um imprudente ou um obstáculo imprevisto. Ao lado dela, dois miúdos da altura duma bota exercitam-se gravemente no manejo do remo materno, cada um deles tendo às costas uma cabaça atada a alguns metros de linha de pesca, de forma que se caírem ao mar, possam ser recolhidos sem mal de maior.

Esta população marítima, que poderíamos qualificar com mais razão de aquática, pois cresce e vive na água, não tem nada de comum com os arrojados marinheiros que labutam penosamente nos juncos de mar e de rio. Mostraremos mais adiante, na parte descritiva dos juncos, a tarefa árdua e perigosa imposta diariamente a esses marinheiros, principalmente os do Yangzi Jiang, na passagem dos rápidos, e a coragem e a tenacidade de que têm que dar provas a todo o momento para ultrapassar estes terríveis obstáculos. Quanto aos marinheiros da costa que têm que fazer face aos perigos do mar, aos tufões devastadores tão frequentes nos mares da China, deixamos a palavra a Dujardin-Beaumetz:

" É, na verdade uma bela frota, esta frota mercante da China, e que reservatório incomparável de

marinheiros que ela veio a encontrar em toda esta população que navega nos recortes duma costa, toda ela salpicada de recifes e ilhotas, no meio de brumas e do perigo dos tufões, e que é duma disciplina, duma paciência, duma docilidade e duma coragem a toda a prova. São virtudes comuns a todos os marinheiros; duvido que sejam levadas mais longe do que na China.

Este fervilhar humano que é a China extravasou para o mar, e é uma visão do futuro de amanhã, atravessar num navio a vapor uma flotilha de pescadores e de navios de cabotagem que, aos milhares, labutam penosamente nestes mares terríveis. Ficar-me-á toda a vida na cabeça o mugido da nossa sereia quando havia nevoeiro, ao qual respondiam tantas cega-regas, tantãs, gritos de marujos, que tínhamos que parar horas inteiras no meio desta planície humana, pedindo misericórdia ao gigante europeu que os teria triturado. E ao largo, bem antes de chegar à costa, estes juncos abordando um navio em pleno andamento por todos os lados. Estes homens amarelos atiram os seus grampos e içam-se para bordo, como piratas à abordagem, procurando trabalho ou volumes para transportar. Se caem ao mar, será a morte, ninguém os salvará; o demónio do mar quis a sua presa, que fique com ela! Se se repescasse , a má sorte viria com ela e procuraria outra vítima!

Estes juncos, com as suas imensas velas de bambu, a proa alçada com olhos enormes como se fossem monstros marinhos, o castelo de popa com grandes janelas todas pintalgadas de cores vivas, os flancos arredondados e maciços, encontram-se em toda a parte, sacudidos por todos os mares. Têm grandes canhões para se defenderem dos piratas, dizem eles. Se fosse preciso tornar-se-iam piratas, dizem os espíritos rabugentos, que vos mostram, mesmo no convés do navio que vos transporta, espingardas carregadas e instruções para o caso de ataque dos piratas, e as grades de ferro que vos separam dos passageiros chineses " .

A marinha chinesa não terá dificuldade, quando chegar o momento, em encontrar excelentes tripulações entre estes valorosos marinheiros.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

A. Colquhoun. *La Chine méridionale, 1884.*
The East of Asia Magazine, Xangai 1903,
Dujardin-Beaumetz "La Chine dans ses rapports actuels avec l'Europe", (Extrait de *la Réforme Sociale, 1897*)

PIRATARIA

Na China, a pirataria tem sido exercida em todos os tempos como uma verdadeira indústria, e ainda o é às vezes. As costas meridionais, e mais especificamente as de Fujian, têm sido infestadas, desde tempos imemoriais, por um verdadeiro exército de piratas. Prestam-se aliás tão bem para esta actividade, que nenhum mar do globo teve que sofrer tanto com as suas depradações. Numerosos e inacessíveis lugares de refúgio, nas baías profundas, nas ilhas e rochedos inabordáveis, dão uma segurança completa a estes " irmãos da costa ", que sabem escapar a todas as perseguições.

As crónicas nacionais conservaram os nomes de alguns destes bandidos célebres, de quem a fortuna fez "Reis do mar", mais poderosos que o Filho do Céu, o Imperador, desafiando as frotas militares e tratando com ele de igual para igual. No princípio do século passado, a frota dos piratas não contava menos de seiscentos juncos de cem a trezentas toneladas de arqueação, armados com peças compradas aos europeus ou tirados dos navios capturados.

As suas armas individuais eram simples lanças de quatro a cinco metros de comprimento que acabavam em dardos de bambu, em lanças de ferro ou punhais (ver parte descritiva, Costas do Sul).

Mais de 70.000 homens exerciam então a profissão de pirata, e todas as forças da Marinha Imperial não teriam podido vencer a sua resistência .

Eram homens valentes e estavam submetidos a uma disciplina de que aceitavam as mais rígidas prescrições. Era - lhes proibido ir a terra sem autorização sob pena dos castigos mais severos. As presas deviam ser registadas e distribuídas em partes iguais. Uma falta, um desvio de dinheiros, trazia a morte.

O dinheiro não se dividia como o resto; entregava-se ao chefe, que dava um quinto àqueles que lhe tinham deitado a mão e guardava o resto para as despesas da comunidade. Todas as provisões ou munições pedidas aos habitantes deviam ser pagas imediatamente. Pedia-se resgate pelas prisioneiras mas eram respeitadas só as mais belas, e aquelas de quem nunca se recebia o resgate, eram divididas, mediante um preço de compra, pelos piratas celibatários. Aqueles que tivessem comprado uma cativa, deviam imediatamente fazê-la sua esposa legítima. Um camarote privativo era-lhe atribuído e à família. Um acto de violência ou de devassidão era punido com a pena última. Assim, disciplinados, os piratas eram ainda mais temíveis.

Tinham seis esquadras comandadas por chefes que içavam audaciosamente as suas bandeiras próprias, vermelha, amarela, verde, azul, branca e preta.

Em vão enviava o governo de Pequim ordem sobre ordem para que os destruíssem; os Almirantes do Imperador eram vencidos um após outro. Assim, em desespero de causa, o Governo achava às vezes mais prudente e mais económico comprar, com custosos sacrifícios e com honrarias oficiais, o apoio destes chefes piratas, aos quais confiavam o cuidado de defender a segurança das costas contra a violência dos seus antigos companheiros.

Cidades inteiras pagavam - lhes tributo e salvavam os seus navios, quando passavam. As que recusavam, eram saqueadas e queimadas. Matavam os velhos e as crianças e raptavam as mulheres e os cadáveres para pedir resgate. Em qualquer outro sítio que não a China, esta especulação com as ossadas teria sido absurda, mas no Celeste Império, um homem de bem tem o dever de resgatar o seu antepassado morto, mais caro que o seu irmão vivo.

Os piratas chineses não atacavam outrora os navios europeus, porque estes estavam armados com canhões e estavam precavidos contra os piratas de todo o mundo.

Os marinheiros portugueses, mais expostos que quaisquer outros, pelo facto de terem base em Macau, lograram construir um modelo híbrido sino-europeu, que se usa ainda hoje e tomou o nome de Lorcha (nc 76) (ver parte descritiva, Costas Leste), uma espécie de junco com dois ou três mastros, duma centena de toneladas de deslocamento e armado com alguns canhões fundidos. Estes navios, tripulados por marinheiros portugueses, serviam de escolta, mediante um certo pagamento, aos comboios de juncos que temiam os piratas. As lorchas

encarregavam-se de fazer a guarda à volta do rebanho e de atacar os piratas se eles aparecessem.

O uso das lorchas tornou-se a pouco e pouco lucrativo, por isso o número destes navios aumentou rapidamente, trazendo como era de prever abusos, que, no entanto, desagradavam menos aos mandarins que a intervenção de navios de guerra estrangeiros.

Na hora presente, a pirataria quase desapareceu do alto mar, mas existe ainda em certas baías retiradas, de acesso difícil, assim como nas aproximações de Hong Kong e Cantão, onde os atentados são ainda frequentes, apesar de todas as precauções tomadas.

Assim, os barcos que levam passageiros, à vela ou a vapor, chineses ou estrangeiros, estão armados com espingardas e canhões montados permanentemente ao longo da amurada para repelir um ataque súbito. Têm ainda redes de ferro, ao longo da amurada, para impedir os piratas de entrar a bordo.

Os passageiros estão confinados ao convés superior, separados por uma forte rede de arame do resto da tripulação. Mas estas precauções ainda são insuficientes para frustrar os golpes destes valentes corsários, que não recuam diante de nenhum obstáculo. Não há conta para os casos em que os piratas entram a bordo com o ar de comerciantes tranquilos, com os seus cúmplices que finjem não conhecer. A um sinal combinado, o bando volta a reunir-se e, num ápice, domina ou massacra o capitão, oficiais e tripulação, enquanto novos cúmplices, com ar de pacíficos pescadores acorrem com as suas sampanas, encostam ao navio, e recolhem as mercadorias que lhes são atiradas pela borda. Tudo isto não dura senão um instante, e os piratas-passageiros abandonam rapidamente o campo das suas tristes façanhas.

Os juncos de comércio não são poupados apesar de o saque ser fraco. Por isso, o receio dos piratas, junta de ordinário os juncos de comércio em comboios. Nunca perdendo a terra de vista, seguindo todos os contornos da costa, metendo-se dentro de todas baías, estes navios de cabotagem estão habituados a fundear todas as noites; não voltam a partir para nova tirada senão depois de terem decidido a largada de comum acordo. Os juncos que opinam por partir içam uma das suas velas, os que são de opinião de continuar no fundeadouro, conservam todas as suas velas ferradas. Se, apesar do voto da minoria , a partida é decidida, toda a flotilha larga e se dirige para uma nova tirada. Apesar de tantas precauções os piratas que não param de rondar à volta destes comboios, raptam com frequência algumas ovelhas do rebanho.

Estes homens, capazes de tanta audácia e determinação, gozam de todas as aptidões da sua profissão: certeza de golpe de vista, astúcia na preparação do golpe, rapidez e energia de execução. Não há dúvida que são os mais temíveis piratas do mundo. Nenhum obstáculo os faz parar quando se resolvem a atacar um navio, a sua audácia não tem limites e muitas vezes os vemos lançar-se em acções, à primeira vista loucas, mas nas quais o sucesso vem quase sempre coroar a sua temeridade.

Não se pode deixar em silêncio o processo pouco banal que usam para desviar os golpes que lhe são destinados. Já se viram piratas que, ao lançar-se ao mar para fugir dos navios pilhados, tinham deitado ao mar previamente um grande número de cocos. Entre estes cocos flutuantes é muito difícil distinguir as cabeças dos nadadores e, portanto, disparar projécteis contra eles.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

J. Dyer Ball, Things Chinese, 1904
Old Nick, La Chine Ouverte, 1845.
Jurien de la Graviere, Voyage en Chine.

NOTAS CHINESAS

1 沙船
2 浙江
3 福建
4 膠州
5 杭州
6 八卦
7 寧波
8 福州
9 太極
10 陰
11 Não identificado
12 陽
13 跨子
14 砲船
15 鄱陽湖
16 重慶
17 舟山
18 洞庭湖
19 龍船
20 荆州
21 沙市
22 鄂
23 懷
24 屈原
25 汨羅
26 長沙府
27 離騷
28 筏船
29 隋陽帝
30 隋
31 上海
32 耆英
33 香港
34 麻栗木
35 廣州府
36 天津
37 一萬
38 糧船
39 龍衣船
40 左船
41 糧米船
42 伙食船
43 綱合
44 欽差
45 江西
46 量
47 江南
48 山東
49 河南
50 湖廣
51 擔
52 浙江
53 老板
54 江蘇
55 河北
56 安徽
57 蘇州
58 山東
59 淮安府
60 查倉御史
61 康熙
62 天津
63 北京
64 臨清府
65 黃河
66 海州
67 風水
68 嘉定
69 岷江
70 四川
71 歸州府
72 宜昌
73 風箱峽
74 龍王
75 廣東
76 划艇
77 高郵
78 北倉場
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88

leia - se

PEKIN	-	BEIJING
Peitonfou	-	Peitonfou
Tientsin	-	TIANJIN
Linschinfou	-	LINQING
CHANTOUNG	-	SHANTONG
Kiaotcheou	-	JIAOZHOU
Haitcheou	-	HAIZHOU
Soutcheou	-	SUZHOU
Houai-an fou	-	huai'an
Kaoyeou	-	Huaiyuan
HOUANG-HO	-	HUANG HE
NANKIN	-	NANJING
Changhai	-	SHANGHAI
Ningpo	-	NINGBO
Tchousan	-	ZHOUSHAN
SETCHOUAN	-	SICHUAN
Tchongking	-	CHONGQING
YANG-TSE-KIANG	-	YANGZI JIANG
ITCHANG	-	YICHANG
Chasi	-	SASHI
Tongting	-	TONGTING
TCHEKIANG	-	ZHEJIANG
Poyang	-	POYANG
Hangtcheou	-	HANGZHOU
Foucheou	-	FUZHOU
KOUANTOUNG	-	GUANGDONG
FOUKIEN	-	FUJIAN
CANTON	-	CANTÃO

PEKIN
Peitongfou
Tientsin
Golfe de Petchili
Linschinfou
CHANTOUNG
Kiaotcheou
Haitcheou
Soutcheou
Houai an fou
Kaoyeou
HOUANG-HO
NANKIN
Changhai
Ningpo
Tchousan
Hangtcheou
TCHEKIANG
Poyang
Koueitcheou fou
Itchang
Kingtcheou
Chasi
Tongting
YANG-TSE-KIANG
MIN-KIANG
SE-TCHOUAN
Tchongking
Kiating
Foucheou
TAIWAN
FOUKIEN
KOUANTOUNG
CANTON
Macao
HONG KONG
HANOI
HAINAN

IV

DESCRIÇÃO DOS JUNCOS

PREÂMBULO

A Administração das Alfândegas Imperiais Chinesas publicou nos seus relatórios anuais e decenais, assim como em catálogos especialmente editados por ocasião de exposições nas capitais europeias, interessantes informações sobre os juncos que frequentam os portos abertos ao comércio estrangeiro. Ainda que essas publicações tenham sido feitas com o fim de dar informações comerciais, não deixam de conter uma preciosa informação para o estudo de que nos ocupamos. Encontram-se aí, em geral, os nomes dos juncos em caracteres chineses com tradução em inglês, o porto de origem, as dimensões, a natureza da carga e as principais características que permitem identificá-los.

São às centenas e mesmo aos milhares os juncos que estão registados nos portos abertos. Podemos assim imaginar como deve ser grande a sua variedade, quando se pensa que cada região, cada aldeia mesmo, possui os seus tipos particulares, apropriados às necessidades comerciais e às exigências da navegação. A título de exemplo citaremos o porto de Niuzhuang, no golfo de Liaodong, onde o Serviço das Alfândegas Imperiais registou, em 1901, a entrada de 12.000 juncos, dos quais 10.000 fluviais, número que não representa o total destes barcos, que é estimado em 16.000 de todas as dimensões.

Não é possível reproduzir aqui a abundante documentação publicada pela Administração das Alfândegas. Limitar-nos-emos, portanto, a citar os principais assuntos que entram no quadro do nosso trabalho.

Nos relatórios das Alfândegas Chinesas os nomes dos juncos e das localidades são escritos segundo a ortografia inglesa.*

NIUZHUANG (nc 1)

O porto de Niuzhuang, ou mais exactamente Yingkou (nc 2), está situado na foz do Liao He (nc 3). É um importante porto da Manchúria que tem comércio principalmente com o norte e o centro da China. Nas marés vivas, o Liao He é navegável até Xinmin Fu (nc 194), a uma centena de milhas a montante de Yingkuo, mas está fechado pelos gelos durante quatro ou cinco meses por ano. Em 1901, como acabámos de dizer, registaram-se na Alfândega 12.000 juncos, dos quais 10.000 fluviais. Este último número não representa a totalidade da frota estimada em 16.000 juncos de todas as dimensões. O relatório das Alfândegas Imperiais de 1892/1901 dá a lista dos principais tipos que freguentam o porto de Yingkou.

1. Nan He Chuan (nc 4) - Nome genérico dos juncos que traficam com Tianjin (nc 5); sãovulgarmente chamados Wai Chuan.
2. Gai Qiao Chuan (nc 6) - Capacidade: 1.300 picos, como o anterior.
3. Wai Chuan (nc 7) - Trafica com Tianjin.
4. Beihe Chuan (nc 8) - Originário de Ninghe Xian (nc 9) a 30 milhas a norte de Dagu (nc 10). Capacidade: 100 a 1.300 picos.
5. Bei Niao Chuan (nc 11) - Originário de Bei Zhili (nc 12). Capacidade: 100 a 1.000 picos.
6. Dong Chuan (nc 13) - Originário de Shandong (nc 14). Capacidade: 100 a 1.000 picos.
7. Deng You Chuan (nc 15) - Mesmo tipo do junco precedente.
8. Yan Jian Fei (nc 16) - Pequeno junco de mar originário de Yingkou; trafica com Zhifu (nc 17), Tianjin e outros portos do golfo de Beizhi. Capacidade: 80 a 350 picos.
9. Gua La (nc 18) - Mesmo uso que o precedente.
10. Hong Tou (nc 19) - Mesmo uso que os dois juncos precedentes.

** N. Editor : o editor adoptou nesta edição a pronunciação da língua oficial "chinese - mandarim", por razões de maior facilidade de consulta nos dicionários e mapas de língua chinesa.*

11. Sha Chuan (nc 20) - Originário de Shanghai (nc 24) e de Jiangsu (nc 25). Capacidade: 500 a 2.500 picos.
12. Nan Chuan (nc 21) - Mesma origem que o junco precedente.
13. Ning Chuan (nc 22) - Originário de Ningbo (nc 23) e outros portos de Zhejiang (nc 26), Capacidade: 700 a 2.200 picos.
14. Niao Chuan (nc 27) - Originário da província de Fujian (nc 28). Capacidade : 500 a 2.000 picos.
15. Diao Chuan (nc 29) - Este junco, como o anterior, é conhecido com o mesmo nome de Diao Chuan.
16. Cao Chuan (nc 30) - Faz comércio no interior das terras. Há-os aos milhares.
17. Da Niu (nc 31) - Outra categoria de junco de rio que compreende duas classes: os Da Niu e os Xiao Niu.
18. Xiao Niu (nc 32).
19. He Nei Niu (nc 33) - Junco traficando na costa.
20. Niu Kou Bo Chuan (nc 34) - Junco de comércio.
21. Niu Kou Cao Zi Chuan (nc 35) - Junco de rio.
22. Xiao Niu Chuan (nc 36) - Pequeno barco de rio usado no transporte de feijões e favas. Mesmo tipo que o número 18.
23. Sampana China (nc 37) - Sampana com uma vela.
24. Sampana a Remo (nc 38) - Sampana com leme de gingar à popa.

Além destes juncos, vêem-se no porto de Yingkou grandes juncos de Fujian (nc 28) e de Zhejiang (nc 26).

TIANJIN (nc 5)

Tianjin é o único porto da província de Bei Zhili, e ao mesmo tempo da Mongólia e da Manchúria. Está situado numa região extremamente fértil, sobre um rio navegável, o Bei He (nc 39), no ponto de convergência do Grande Canal Imperial, e um pouco a jusante da junção de dois afluentes importantes. Pelo contrário, a orla marítima, formada de aluviões que se prolongam para o largo em declive imperceptível é de acesso perigoso para os navios e não tem nenhum abrigo, onde se possa arribar, a não ser a península de Shandong, país montanhoso, cuja cadeia contínua tem aberturas pontuais que oferecem alguns abrigos aos navegadores.

Eis a lista dos principais barcos de mar e de rio utilizados no porto de Tianjin.

1. Yan Chuan (nc 40) - Junco para o transporte de sal, oriundo de Fujian.
2. Mo Chuan (nc 41) - Junco de comércio.
3. Guan Chuan (nc 42) - Junco de rio para uso dos mandarins.
4. Hai Chuan (nc 43) - Junco de mar característico de Tianjin.
5. Lian Liang Chuan (nc 44) - Junco do Grande Canal para o transporte de cereais.
6. Ke Chuan (nc 45) - Junco de passageiros.
7. San Ban Chuan (nc 46) - Sampana comum.

ZHIFU (nc 17)

Zhifu é um porto importante da costa setentrional da província de Shandong, aberto ao comércio estrangeiro, no Golfo de Bei Zhili. Pode receber navios de qualquer tonelagem, ao abrigo dum promontório que protege a rada na parte noroeste.

O Catálogo da Exposição de Liège de 1905, dá as informações seguintes sobre os navios utilizados no porto.

1. Ding You (nc 47) - Comprimento: 77 pés; boca: 20 pés; pontal: 5 pés. Capacidade: 108 toneladas. Tem 3 velas e uma tripulação de 9 homens.
2. Gua Tou (nc 48) - Comprimento: 44 pés; boca: 15 pés; pontal: 4 pés. 3 velas. Tripulação: 9 homens.
3. Gua Lou (nc 49) - Comprimento: 76 pés; boca: 12 pés; pontal: 6 pés. Capacidade: 73 toneladas. 3 velas. Tripulação: 9 homens.
4. Sampana (San Ban) (nc 50) - Comprimento: 17 pés; boca 6 pés; pontal: 4 pés. Tripulação : 2 homens.

SHANDONG (nc 14)
BAÍA DE JIAOZHOU (nc 51)

O tipo dos juncos muda logo que se passa a fronteira do Jiangsu (nc 25) para entrar na província de Shandong. É na baía de Jiaozhou, ou mais exactamente no porto de Qingdao (nc 52), que se pode de qualquer modo fixar a linha de demarcação entre os juncos do Norte e os das costas meridionais da China.

Demos, na parte descritiva, as características dos vários juncos, de que as principais são as seguintes: formas maciças dos barcos de rio, com as extremidades de vante e de ré com painel e fundo chato. Ausência de olho pintado a vante dos dois bordos.

As informações seguintes foram extraídas do relatório decenal das Alfândegas Imperiais (1892-1901):

1. Diao Chuan (nc 29) - Junco oriundo de Fujian. Capacidade: 3.000 a 6.000 picos. Tripulação: 26 homens. Três mastros com a vela do meio muito grande e elevada; uma vela a vante mais pequena num mastro muito inclinado para vante, e uma pequena mezena por cima duma popa elevada. As suas linhas são muito mais finas que as dos navios que ordinariamente frequentam o porto. Como os navios de Fujian não têm o direito de comerciar com os portos de Shandong, os proprietários destes barcos contornam a lei fazendo registar os seus papéis na província da Zhejiang.

2. Ning Chuan (nc 22) - Semelhantes na aparência aos juncos de Fujian. Uma cinquentena destes juncos originários de Ningbo (nc 23), frequenta o porto de Jiaozhou.

3. Sha Chuan (nc 20) - Vêm de diferentes portos do Jiangsu. Capacidade: 2.000 a 6.000 picos. Tripulação: 20 homens.

Levam algodão e voltam com papel.

Os juncos de tonelagem média têm uma capacidade de 1.500 picos e uma tripulação de 15 homens. Oriundos do Norte da província do Jiangsu.

Os juncos pequenos, com uma capacidade de 600 picos e com uma tripulação de 7 homens, vêm igualmente do Norte do Jiangsu e da fronteira do Shandong. Têm fundo chato e pequeno calado, por causa dos bancos de areia donde lhes veio o nome.

4. Do extremo Sul do Shandong à parte Norte do distrito de Jiaozhou, encontra-se um tipo de barco, sem castelos, com roda de proa em ponta e com uma popa larga, armando dois ou três mastros, conhecido pelo nome de Ji Wu Zi (nc 56). Os maiores têm uma capacidade de 300 picos e uma tripulação de 7 homens. Os mais pequenos 200 picos e uma tripulação de 5 a 6 homens. Fazem o seu comércio ao longo das costas entre o Sul do Shandong e o Norte do Jiangsu. A mercadoria é protegida com esteiras colocadas no convés.

A particularidade destes barcos de mar, oriundos provavelmente de Ningbo ou de Fujian, são os dois olhos pintados a vante que não se notam nas embarcações do Norte.

5. Gua Luo (nc 49).

6. Ding You (nc 47) - Deve ser feita distinção entre estes dois tipos, segundo o mastro de vante está colocado mesmo no porão, ou a vante dele. Estes barcos são construídos num distrito do Shandong, situado a NE de Jiaozhou, bem como na península de Guangdong ocupada por *Porto Artur*. Têm um aspecto rústico com bordo livre pouco elevado e com uma comprida escotilha que sobressai três a quatro pés acima do convés. Esta

disposição facilita o carregamento habitual das peças de madeira. O Gua Lou - cesto para cabaças ou para melões - varia muito em tonelagem. Os maiores têm três mastros e uma tripulação de 26 homens. São os únicos que se vêem em Jiaozhou. O seu nome especial provém do facto de serem mais estreitos a meio que nos extremos, com o fim de pagarem menos direitos alfandegários que têm por base a largura do junco no centro.

SHANGHAI (nc 24)

Em 1832, o Missionário Holandês* Ch. Gutzlaff contou durante sete dias mais de 400 juncos entrando diariamente no porto de Shanghai, o que representa uma média anual de 146.000 juncos. Em 1920, este número reduzia-se a cerca de 50.000, ou seja, um terço do de 1832.

A província de Jiangsu fornece o maior número desses juncos, cerca de 30.000, vem a seguir o Zhejiang com 18.000, o Shandong com 1.300, o Fujian com 500, o Guangdong (nc 58) com 150, o Jiangxi (nc 59) com 50. Os juncos de mar representam cerca de 40 a 50% do total geral.

Eis a descrição de alguns juncos, entre os mais comuns em Shanghai, que figura no Catálogo da Exposição de Viena (1873).

1. Sha Fei Chuan (nc 60) - Tonelagem variável; dois mastros; camarotes com beliches, bem colocados para a comodidade dos viajantes. Estes barcos são alugados pelos chineses que convidam os amigos a fazer excursões nos lagos e nos canais.
2. Pu Xie Tou (nc 61) - Junco de passageiros com camarotes. Diante da câmara de vante ergue-se uma espécie de pórtico. Na parte de ré erguem-se varas para aguentar um tecto em esteira para proteger a cozinha. Estes juncos têm um dispositivo de engenhos para baixar e levantar o mastro na passagem das pontes.
3. Wuxi Kuai (nc 62) - A forma deste junco é um pouco diferente do anterior; possui camarotes cómodos a vante e a ré. Há varas preparadas para receber esteiras amovíveis que se montam na estação quente. O mastro é de abater para passagem das pontes.
4. Sha Chuan (nc 20) - Juncos de mar para o transporte de mercadorias. Arma 3 mastros com um mastro suplementar a estibordo, a vante, onde a vela faz de bujarrona. Por muito simples que o aparelho dum junco chinês possa parecer, é incompreensível para aqueles que estão habituados aos mastros europeus. As mais pequenas embarcações chinesas superam muitas vezes os barcos estrangeiros em velocidade. Manobram muito mais à vontade e surpreende-nos vê-las virar de bordo no mesmo lugar, com as velas cheias num percurso igual ao seu comprimento.

   O relatório decenal de 1892-1901 dá sobre este junco as informações seguintes: estes juncos têm 5 mastros. Têm relativamente pouco calado. Têm fundo chato por via das paragens que percorrem na costa Norte do Jiangsu, que são formadas por numerosos bancos de areia, donde lhes vem o nome de " barco da areia ".
5. Hua Zi Chuan (nc 63) - Pequena sampana accionada por um leme de gingar à popa. Há numerosas variedades. As maiores podem levar 40 a 50 passageiros no convés.
6. Xiao San Ban Ta (nc 64) - É a sampana que se encontra vulgarmente, tanto em Shanghai como em Ningbo, para transporte de 1 a 2 passageiros.

   A embarcação é manobrada por uma só pessoa. A engenhosa maneira como o leme de gingar se apoia sobre uma cabeça redonda em ferro merece ser notada.

SUZHOU (nc 65)

Suzhou é uma vasta e populosa cidade conhecida pela beleza da sua paisagem e dos seus canais. Está situada a pouca distância do lago Taihu (nc 66), e a 60 milhas a Oeste de Shanghai. A navegação é muito

*) *Aliás, alemão.*

intensa neste distrito cheio de lagos e de vias navegáveis, entre as quais o Grande Canal Imperial que liga o porto de Zhenjiang (nc 67), no Yangzi Jiang ao de Hangzhou (nc 68), na baía do mesmo nome na costa norte de Zhenjiang. O relatório decenal de 1892-1901, dá a seguinte lista dos barcos que frequentam o porto de Suzhou, com as informações que foram recolhidas pelo senhor Mac Glashan, Assistente das Alfândegas Imperiais.

1. Gong Si Chuan (nc 69) - Barca para passageiros rebocada por uma chalupa a vapor. Faz serviço entre Shanghai e Hangzhou. Tripulação: 5 a 7 homens.
2. Man Jiang Hong (nc 70) - O maior modelo das "casas flutuantes". Usado pelos funcionários nas suas deslocações na província e no Yangzi Jiang. Tripulação: 6 a 10 homens.
3. Huguang Chuan (nc 71) - Grande junco para mercadorias comerciando no Yangzi Jiang e a norte dele. Tripulação: 10 a 12 homens.
4. Hong Tou Chuan (nc 72) - Este junco é vulgarmente chamado "junco de Ningbo"; transporta carvão e pedras de Shanghai para Hangzhou. Tripulação: 5 a 7 homens.
5. Taihu Chuan (nc 73) - Junco de lago, fortemente construído; transporta passageiros e mercadorias através do lago. Tripulação: 3 a 8 homens.
6. Wuxi Kuai (nc 62) - A mais vulgar das "casas flutuantes". É normalmente rebocada por uma chalupa a vapor em todas as águas interiores das províncias Sul do rio.
7. Pu Xie Tou (nc 61) - Mesmo tipo que o do barco anterior, mas com um arranjo dos compartimentos diferente e mais apropriado ao transporte de mercadorias. Tripulação: 4 a 6 homens.
8. Nanwan Zi (nc 74) - Parecido com o barco nº 6 - Trafica em toda a parte sul da região. Tripulação : 5 a 8 homens.
9. Wushan Chuan - (nc 75) - Outro tipo de junco de Ningbo, trafica entre Shanghai e o Zhenjiang. Tripulação: 3 a 4 homens.
10. Mu Dan Tou (nc 76) - Junco de mercadorias do mesmo tipo do nº 3; trafica no Yangzi Jiang e no Norte do rio. Tripulação: 5 a 8 homens.
11. Sha Fei (nc 77) - Mesmo que o junco acima. Tripulação: 6 a 8 homens.
12. Heng Kuai Zi (nc 78) - Mesmo tipo que o nº 2, mas com um tecto mais baixo. Tripulação: 5 a 8 homens.
13. Lang Chuan (nc 79) - Barco de passagem do Zhenjiang. Raramente transporta mercadorias. Tripulação: 3 a 6 homens.
14. Si Wang Chuan (nc 80) - Mesmo tipo que o nº 6 . Navega no interior do distrito, ao Sul do Yangzi Jiang. Tripulação: 4 a 6 homens.
15. Da Wang Chuan (nc 81) - Este tipo é usado no transporte de peixe. Tripulação: 4 a 6 homens.
16. Shao Bo Hua Zi (nc 82) - Transporta mercadorias no norte da província. Toma às vezes passageiros. Faz comércio em todas as águas do rio. Tripulação: 4 a 6 homens.
17. Shi Tou Chuan (nc 83) - Usado ordinariamente no transporte de pedra nas imediações de Suzhou. Tripulação: 4 a 6 homens.
18. Guo Gou Zi (nc 84) - Junco do Jiangxi. São em pequeno número; transportam os produtos desta província para Suzhou. Tripulação: 4 a 6 homens.
19. Shan Shang Chuan (nc 85) - Grande junco de transporte de mercadorias e de passageiros no distrito do lago Taihu (nc 66)(ilhas do lago). Tripulação: 3 a 5 homens.
20. Chongshou Kuai (nc 86) - Este junco é parecido com o nº 6, mas mais pequeno. Faz comércio no sul da bacia do Yangzi Jiang. Tripulação: 3 a 5 homens.
21. Haining Chuan (nc 87) - Junco de Zhenjiang carregando em geral vinho e papéis divinatórios. Tripulação: 3 a 6 homens.

22. Hang Chuan (nc 88) - Faz serviço regular entre Suzhou e as cidades vizinhas, de passageiros e mercadorias. Tripulação: 3 a 6 homens.
23. Shuang Kai Men (nc 89) - Sampana usada na cidade e nas imediações de Suzhou. Tripulação: 3 a 5 homens.
24. Wujiang Kuai (nc 90) - Mesmo tipo do anterior. Tripulação: 2 a 4 homens.
25. Lu Kuai (nc 91) - Mesmo tipo, mesma tripulação do anterior.
26. Xiao Kuai Chuan (nc 92) - Sampana em uso em Suzhou e imediações. Tripulação: 2 a 3 homens.
27. Guan Kuai (nc 93) - Tudo como o anterior.
28. Mi Bao Zi (nc 94) - Junco especialmente construído para transporte de arroz a granel. Tripulação: 3 a 5 homens.
29. Liao Pi Zi (nc 95) - Pequeno junco de comércio usado no tráfego com Suzhou. Tripulação: 2 a 3 homens.
30. Nantou Chuan (nc 96) - Sampana de passagem, munida apenas duma esteira, como cobertura. Tripulação: 2 a 3 homens.
31. Jiao Hua Chuan (nc 97) - Navio de correio, ou barco-pé, movido por meio de um remo seguro ao pé.
32. Gun Gou Zi (nc 98) - Pequeno barco de pesca que leva o peixe para o mercado. Tripulação: 3 a 4 homens.
33. Jian Tou Chuan (nc 99) - Barco usado ordinariamente pelos chineses do campo, nos arredores de Suzhou. Tripulação : 2 a 3 homens.

ZHENJIANG (nc 67)

O porto de Zhenjiang está situado na margem sul do Yangzi Jiang, a 150 milhas, mais ou menos, da sua foz. A sua situação na proximidade da junção do Grande Canal com o rio dava-lhe uma grande importância do ponto de vista comercial, quando o Canal estava acessível à navegação em qualquer época. Mas a negligência na manutenção desta grande via de comunicação desviou gradualmente o comércio para outros portos, em particular para Hankou (nc 100). No entanto, a actividade do porto de Zhenjiang continua a ser muito importante e o número de juncos que o frequentam é considerável, como o testemunham os relatórios das alfândegas chinesas de 1882-1891, e o Catálogo da Exposição de Viena (1873), dos quais tirámos as descrições seguintes:

	Capacidade (picos)	*Número de mastros*	*Tripulação*
1. Daniao Hu (nc 101). Junco bem construído em madeira dura. Transporta arroz a granel.	450/900	3	4 a 8
2. Ningguo Fu Xian Chuan (nc 102). Construídos especialmente para navegar nos canais de águas pouco profundas, entre as colinas. São feitos em madeira macia leve.	300	2	7

3. Nanjing Liang Peng Zi Chuan (nc 103). Comércio entre Nanjing e Zhejiang, construídos em madeira dura, são bons navios, muito manobráveis. Estes juncos vão às vezes a Suzhou e a Changzhou (nc 104) pelo Grande Canal e levam passageiros.	50/200	2	2 a 3
4. Jiangpu Chuan (nc 105).	100/200	2 a 4	3 a 4
5. Tai Hua Zi (nc 106). Este junco é conhecido em Zhenjiang por estes dois nomes. Vem do distrito de Jiangpu e desce pelo Canal até Suzhou. O patrão vive sempre a bordo com a família.	-	-	-
6. Liuhe Chuan (nc 108).	100/200	2	3 a 4
7. Jiang Chuan (nc 109). Este junco é conhecido em Zhenjiang sob estes dois nomes. Faz comércio com Changzhou pelo Grande Canal, mas não leva passageiros.	-	-	-
8. Yangzhou Fu Chuan (nc 110).	100/500	3	8
9. Nanwan Shaobei Hua Zi (nc 111). Juncos de viajantes para todos os destinos. São grandes e confortáveis. 5 a 6 famílias podem ter lugar em camarotes separados. Muito usados pelos funcionários.	-	-	-

10. Shaobo Hua Zi Chuan (nc 112). Especialmente destinados à navegação nos canais e pequenas angras com muito bom tempo. Este junco, devido à grande superfície que as obras mortas oferecem ao vento, não pode navegar com segurança nos grandes rios.	20/100	1	2 a 4
11. Yangzhou Bang Chuan (nc 113).	50/70	1 a 2	2 a 4
12. He Hua Ban Gong (nc 114).	-	-	-
13. Mio Kua Zi (nc 115).	-	-	-
14. Wucang Zi (nc 117). Este junco é conhecido sob estes quatro nomes em Zhenjiang. Tem muito pouca tonelagem; faz comércio com Yangzhou (nc 116) no Jiangsu. Além das mercadorias transporta ordinariamente uma vintena de passageiros.	-	-	-
15. Zhenjiang Ke Chuan (nc 118). Só foram construídos dois juncos deste tipo para o transporte de lingotes de prata, de sapecas e de passageiros entre Yangzhou e Zhenjiang. São de boa construção, sólidos, e em madeira dura.	100	2	6
16. Bo Chuan (nc 119). Junco de carga de Zhenjiang usado na carga e descarga dos navios a vapor. Transporta	100/400	1	6

por vezes as mercadorias até Changzhou e Wujin (nc 120). Há cinquenta juncos destes.			
17. Kai Shao Da Jiang Hua (nc 121). Utilizados principalmente no transporte das mercadorias estrangeiras de Zhenjiang para Nanjing. Voltam, regra geral, vazios, mas às vezes podem trazer mercadorias e passageiros. Os mais pequenos destes juncos servem de "ferry-boat" entre Zhenjiang e Guazhou (nc 122) no Jiangsu; transportam 20 a 30 passageiros.	100/300	2	3 a 5
18. Xiao Hu Guang Hua Zi (nc 123). Sampana de Zhezhou; transporta habitualmente passageiros em pequenas distâncias ou mercadorias ligeiras para as aldeias vizinhas. A tripulação é formada, em geral, por trabalhadores do campo, no Verão, e de bordo, no Inverno.	15/50	1	2
19. Shaobo Hu Chuan (nc 124). Junco do distrito de Yangzhou (nc 116). Exporta produtos de Puzhou (nc 125) para Zhenjiang, e volta vazio.	200	2	5
20. Xiao Fan Chuan (nc 126). Junco do distrito de Ponte Yaojia (nc 127). Estes juncos foram usados, num ano, para o transporte do tributo de arroz para o Norte.	300/500	2	7
21. Chongming Sha	300/2000	5	5 a 16

Chuan (nc 128). Estes juncos são conhecidos como juncos de Shanghai. Sobem até Nanjing e Pokou (nc 129).			
22. Ningbo Chuan (nc 130). Estes juncos levam para Ningbo o arroz desta região. À ida vão geralmente vazios, excepto em Maio quando levam peixe no gelo ou então toros de madeira e madeira para caixões.	400/2000	3	7 a 16
23. Shanhuai Chuan (nc 131). Estes juncos transportam várias mercadorias. Houve um ano em que foram utilizados no transporte do tributo de arroz para o Norte.	100/500	2	7 a 11

24. Taizhou Zhuang Yan Guan Bo (nc 132).

Estes juncos são exclusivamente usados no transporte do sal proveniente da província de Jiangsu. Este sal é trazido pelo Grande Canal para a margem norte do Yangzi Jiang, onde é armazenado em vastos depósitos, perto dos quais está amarrada uma grande flotilha, com os navios em filas muito juntas. O número destes juncos foi avaliado durante muitos anos em cerca de 1.800, tripulados por 30.000 homens.

25. Mo Pai (nc 133).

Estas enormes jangadas, semelhantes a aldeias flutuantes, descem o Yangzi Jiang para Zhenjiang vindos de Hubei (nc 134), e do Jiangxi. As madeiras de que são compostas vão formando pequenas jangadas do Alto Yangzi Jiang até ao depósito cerca de 10 milhas da foz do rio Han Jiang (nc 135), onde se juntam para formar grandes jangadas de 300 a 500 pés de largo e de 8 a 10 pés de profundidade. Contêm 10.000 a 15.000 troncos de árvores de todas as dimensões, e mais de 1.000 pranchas para sobrados. 120 a 200 homens são usados nestas jangadas como marinheiros, cozinheiros, serventes, etc. A descida leva 2 a 4 meses, mas às vezes, devido a acidentes de percurso como os encalhes que obrigam a desmontar e a tornar a montar a jangada, a viagem chega a levar um ano inteiro.

(As descrições acima são extraídas do relatório decenal das Alfândegas Imperiais de 1882-1891. O que se segue é extraído do Catálogo da Exposição de Viena (1873)).

26. Pu Xie Tou (nc 61).

Este nome vem duma cidade vizinha de Zhenjiang onde se constroem muitos destes juncos que são utilizados sobretudo no Grande Canal para o transporte de viajantes. O preço elevado das passagens só as tornam acessíveis aos funcionários e às famílias ricas. As instalações são convenientes para o gosto dos chineses: camarotes particulares, salão de recepções, sala de jantar, porão para bagagens, etc. O espaço a ré dos camarotes

é reservado para a tripulação e para as cozinhas. Comprimento: 70 pés; largura: 18 pés; pontal: 3 pés. Têm mastros e velas e utilizam remos de formas especiais. Andam cerca de 30 milhas por dia.

27. Yangzhou Hua Zi (nc 136).

Junco para passageiros da classe média. Graças ao seu fraco calado podem entrar bem dentro das angras. A tripulação compreende o proprietário e a família que ocupam a parte de ré do barco.

28. Hong Chuan (nc 53).

Barco de salvamento. Deslocamento: cerca de 20 toneladas. Construído no estilo dos juncos locais mas com linhas mais finas e de aspecto mais bonito. Dois mastros com velas, dois lemes laterais, âncoras e amarras de ferro de tipo chinês. Cabrestante em madeira dura.

29. Xun Chuan (nc 137) .

Barco de salvamento de tipo idêntico ao anterior, mas de mais pequena tonelagem (cerca de 12 toneladas) construído em madeira de cipreste. Mesmo aparelho que o precedente, mesmas instalações no convés.

NANJING (nc 54)

A cidade de Nanjing, antiga capital do Império durante a dinastia Ming (1368 - 1644), está situada no interior da margem direita do Yangzi Jiang, 45 milhas a montante de Zhenjiang (nc 67), e a 210 milhas de Shanghai (nc 24). O seu porto, Xiaguan (nc 57), é acessível todo o ano aos grandes navios oceânicos; é servido regularmente pelos barcos a vapor que circulam entre Shanghai e Hankou. O comércio é pouco activo e consiste principalmente em tecidos, algodão em bruto, cânhamo, cereais, etc, para exportação, e em fazendas de lã, farinha, cobre para sapecas, artigos estrangeiros, etc, para importação. As informações que se seguem foram extraídas do relatório decenal das Alfândegas Imperiais de 1892/1901 .

LISTA DOS JUNCOS QUE FAZEM COMÉRCIO ENTRE NANJING E OS PORTOS DA COSTA

Designação local dos juncos	*Lugar onde se exerce o comércio*	*Capacidade de transporte em picos*	*Géneros transportados*
1. Ningbo Diao Zi (nc 138)	Zhenjiang	4.500/1.500	diversos
2. Shao Diao Zi (nc 139)	Zhenjiang	3.500/1.300	petróleo
3. Long Kou (nc 140)	Guangdong	5.000/1.800	açucar e óleo
4. Fong Kou (nc 141)	"	4.000/1.800	" "
5. Hua Pi (nc 142)	Fujian	5.000/2.000	petróleo e óleo
6. Hua Diao Zi (nc 143)	"	4.000/1.800	diversos
7. Sha Diao Zi (nc 144)	Formosa	4.000/1.400	açucar
8. Hai Diao Zi (nc 145)	Hong Kong	5.000/1.700	artigos de Cantão e do estrangeiro
9. Jia Ban (nc 146)	Niuzhuang	6.000/2.500	petróleo e diversos
10. Ya Shao Zi (nc 147)	Hunan (nc 165)	500/170	combustível
11. Yu Ying Zi (nc 148)	"	450/200	papel
12. Guan Shao Hua Zi (nc 149)	"	340/160	cereais
13. Diao Gou Zi (nc 150)	"	2.400/1.000	sal

Chuan (nc 128). Estes juncos são conhecidos como juncos de Shanghai. Sobem até Nanjing e Pokou (nc 129).			
22. Ningbo Chuan (nc 130). Estes juncos levam para Ningbo o arroz desta região. À ida vão geralmente vazios, excepto em Maio quando levam peixe no gelo ou então toros de madeira e madeira para caixões.	400/2000	3	7 a 16
23. Shanhuai Chuan (nc 131). Estes juncos transportam várias mercadorias. Houve um ano em que foram utilizados no transporte do tributo de arroz para o Norte.	100/500	2	7 a 11

24. Taizhou Zhuang Yan Guan Bo (nc 132).

Estes juncos são exclusivamente usados no transporte do sal proveniente da província de Jiangsu. Este sal é trazido pelo Grande Canal para a margem norte do Yangzi Jiang, onde é armazenado em vastos depósitos, perto dos quais está amarrada uma grande flotilha, com os navios em filas muito juntas. O número destes juncos foi avaliado durante muitos anos em cerca de 1.800, tripulados por 30.000 homens.

25. Mo Pai (nc 133).

Estas enormes jangadas, semelhantes a aldeias flutuantes, descem o Yangzi Jiang para Zhenjiang vindos de Hubei (nc 134), e do Jiangxi. As madeiras de que são compostas vão formando pequenas jangadas do Alto Yangzi Jiang até ao depósito cerca de 10 milhas da foz do rio Han Jiang (nc 135), onde se juntam para formar grandes jangadas de 300 a 500 pés de largo e de 8 a 10 pés de profundidade. Contêm 10.000 a 15.000 troncos de árvores de todas as dimensões, e mais de 1.000 pranchas para sobrados. 120 a 200 homens são usados nestas jangadas como marinheiros, cozinheiros, serventes, etc. A descida leva 2 a 4 meses, mas às vezes, devido a acidentes de percurso como os encalhes que obrigam a desmontar e a tornar a montar a jangada, a viagem chega a levar um ano inteiro.

(As descrições acima são extraídas do relatório decenal das Alfândegas Imperiais de 1882-1891. O que se segue é extraído do Catálogo da Exposição de Viena (1873)).

26. Pu Xie Tou (nc 61).

Este nome vem duma cidade vizinha de Zhenjiang onde se constroem muitos destes juncos que são utilizados sobretudo no Grande Canal para o transporte de viajantes. O preço elevado das passagens só as tornam acessíveis aos funcionários e às famílias ricas. As instalações são convenientes para o gosto dos chineses: camarotes particulares, salão de recepções, sala de jantar, porão para bagagens, etc. O espaço a ré dos camarotes

é reservado para a tripulação e para as cozinhas. Comprimento: 70 pés; largura: 18 pés; pontal: 3 pés. Têm mastros e velas e utilizam remos de formas especiais. Andam cerca de 30 milhas por dia.

27. Yangzhou Hua Zi (nc 136).

Junco para passageiros da classe média. Graças ao seu fraco calado podem entrar bem dentro das angras. A tripulação compreende o proprietário e a família que ocupam a parte de ré do barco.

28. Hong Chuan (nc 53).

Barco de salvamento. Deslocamento: cerca de 20 toneladas. Construído no estilo dos juncos locais mas com linhas mais finas e de aspecto mais bonito. Dois mastros com velas, dois lemes laterais, âncoras e amarras de ferro de tipo chinês. Cabrestante em madeira dura.

29. Xun Chuan (nc 137) .

Barco de salvamento de tipo idêntico ao anterior, mas de mais pequena tonelagem (cerca de 12 toneladas) construído em madeira de cipreste. Mesmo aparelho que o precedente, mesmas instalações no convés.

NANJING (nc 54)

A cidade de Nanjing, antiga capital do Império durante a dinastia Ming (1368 - 1644), está situada no interior da margem direita do Yangzi Jiang, 45 milhas a montante de Zhenjiang (nc 67), e a 210 milhas de Shanghai (nc 24). O seu porto, Xiaguan (nc 57), é acessível todo o ano aos grandes navios oceânicos; é servido regularmente pelos barcos a vapor que circulam entre Shanghai e Hankou. O comércio é pouco activo e consiste principalmente em tecidos, algodão em bruto, cânhamo, cereais, etc, para exportação, e em fazendas de lã, farinha, cobre para sapecas, artigos estrangeiros, etc, para importação. As informações que se seguem foram extraídas do relatório decenal das Alfândegas Imperiais de 1892/1901 .

LISTA DOS JUNCOS QUE FAZEM COMÉRCIO ENTRE NANJING E OS PORTOS DA COSTA

Designação local dos juncos	*Lugar onde se exerce o comércio*	*Capacidade de transporte em picos*	*Géneros transportados*
1. Ningbo Diao Zi (nc 138)	Zhenjiang	4.500/1.500	diversos
2. Shao Diao Zi (nc 139)	Zhenjiang	3.500/1.300	petróleo
3. Long Kou (nc 140)	Guangdong	5.000/1.800	açucar e óleo
4. Fong Kou (nc 141)	"	4.000/1.800	" "
5. Hua Pi (nc 142)	Fujian	5.000/2.000	petróleo e óleo
6. Hua Diao Zi (nc 143)	"	4.000/1.800	diversos
7. Sha Diao Zi (nc 144)	Formosa	4.000/1.400	açucar
8. Hai Diao Zi (nc 145)	Hong Kong	5.000/1.700	artigos de Cantão e do estrangeiro
9. Jia Ban (nc 146)	Niuzhuang	6.000/2.500	petróleo e diversos
10. Ya Shao Zi (nc 147)	Hunan (nc 165)	500/170	combustível
11. Yu Ying Zi (nc 148)	"	450/200	papel
12. Guan Shao Hua Zi (nc 149)	"	340/160	cereais
13. Diao Gou Zi (nc 150)	"	2.400/1.000	sal

14. Xian Guo Lan Zi (nc 151)	"	600/240	chá, diversos
15. Dao Bo Zi (nc 152)	Hubei (nc 134)	600/140	arroz, diversos
16. Dou Zi (nc 153)	Jiangxi (nc 59)	480/200	cereais
17. Hong Xiu Xie (nc 154)	"	500/220	papel
18. Fang Chuan (nc 155)	"	800/200	porcelana
19. Wu Cang Zi (nc 156)	Anhuai (nc 167)	400/240	cereais
20. San Cang Zi (nc 157)	"	270/140	cereais
21. Ma Hu Zi (nc 158)	"	440/240	cereais
22. Bai Sha Zhou (nc 159)	"	600/320	chá
23. Liangshan Zi (nc 160)	"	380/250	cânhamo
24. Lou Chuan (nc 161)	Nanjing (nc 54)	500/350	cereais
25. Liang Peng (nc 162)	"	320/160	ervilhas, feijão, sésamo
26. Nei He Wu Cang (nc 163)	"	260/150	cereais, feijão, ervilhas
27. Pai Hua (nc 164)	Liu He (nc 168)	300/140	cereais, favas, ervilhas, sésamo
28. Pu Shao (nc 169)	"	340/200	cereais
29. Shi Shao (nc 170)	"	240/140	cereais
30. San Cang (nc 171)	"	200/130	sésamo, feijões
31. Wu Cang Shao Bo (nc 172)	Yangzhou (nc 116)	500/240	diversos, passageiros
32. Nan Wan Zi (nc 74)	"	400/150	diversos
33. Da Huang Kua (nc 173)	Tsing Kiang Pu	300/160	cereais
34. Xiao Huang Kua (nc 174)	"	300/160	cereais
35. Yao Chuan (nc 175)	Suzhou (nc 65)	300/140	passageiros
36. Xuan Chuan (nc 176)	"	300/170	cereais
37. Ban Kuai (nc 177)	"	320/180	cereais
38. Taihu Chuan (nc 78)	"	250/150	passageiros
39. Sha Chuan (nc 20)	"	320/150	cereais
40. Jiang Dong Zi (nc 178)	Jiangyin (nc 179)	380/240	cereais,ervilhas, feijões
41. Chongding (nc 180)	Chongming (nc 181)	1.000/300	diversos
42. Yu Dong Zi	Tongzhou (nc 591)	500/320	fatos para indígenas
43. Si Wang Chuan (nc 80)	"	1.000/240	algodão em bruto
44. Mi Bao Zi (nc 94)	"	500/250	arroz

ENTRE NANJING E OS PORTOS DA COSTA

WUHU (nc 182)

A cidade de Wuhu está situada na margem direita do Yangzi Jiang, a montante de Nanjing, na província de Anhui (nc 167). O porto é um centro comercial importante em ligação por canais e rios com os distritos do chá, do arroz, do algodão e da seda, que são as suas principais exportações. O número de juncos que frequentam Wuhu é sensivelmente o mesmo do Hankou e de Jiujiang (nc 183).

O relatório decenal das Alfândegas Imperiais de 1882-1901 dá as seguintes informações sobre estes juncos:

1. Bai Sha Zhou (nc 159) - Cap. em picos: 100/600; comp. em pés chineses: 33 a 57. Tripulação: 3 a 6

homens. Proa e popa planas; ao centro uma grande e alta superstrutura. Oriundo de Anhui (nc 167).

2. Cao Chuan (nc 30) - Cap. 200 a 400 picos. Comp. 34 a 42 pés. Trip. 3 a 6 homens. Mesmas formas a vante e a ré. Superstrutura baixa. Os juncos que transportavam o tributo Imperial tinham este nome.

3. Huang Shao Chuan (nc 184) - Cap. 100 a 300 picos. Comp. 28 a 38 pés. Trip. 2 a 4 homens. Mesmas formas à proa e à popa. A superstrutura de ré tem um tecto plano. Pequena superstrutura no centro.

4. Wu Cang Chuan (nc 185) - Cap. 100 a 200 picos. Comp. 25 a 30 pés. Trip. 2 a 3 homens. Mesmas formas a vante e a ré. Grandes superstruturas ao centro.* Há outro tipo maior. Cap. 200 a 300 picos. Comp. 30 a 40 pés. Tripulação: 3 a 5 homens.

5. Ban Chuan (nc 186) - Cap. 50 a 200 picos. Comp.15 a 25 pés. Trip. 2 a 3 homens. As mesmas formas a vante e a ré. Superstrutura do centro com tecto plano.

6. Dou Chuan (nc 187) - Cap. 600 a 700 picos. Comp. 50 a 60 pés. Trip. 7 a 8 homens. Mesmas formas a vante e a ré. Grande superstrutura ao centro.

7. Bai Jiang Chuan (nc 188) - Cap. 500 a 700 picos. Comp. 50 a 60 pés. Trip. 4 a 7 homens. Proa e popa planas.

8. Hua Chuan (nc 189) - Cap. 200 a 400 picos. Comp. 24 a 30 pés. Trip. 3 a 5 homens. Mesmas formas à proa e popa. *Rouf* central com tecto plano.

9. Xuan Chuan (nc 176) - Cap. 300 a 700 picos. Comp. 30 a 60 pés. Trip. 4 a 8 homens. Proa e popa largas. Convés baixo. *Rouf* alto e espaçoso.

10. Ba Dou Chuan (nc 190) - Cap. 300 a 700 picos. Comp. 30 a 60 pés. Trip. 3 a 6 homens. Proa e popa planas, rufo elevado. O centro do junco é largo e espaçoso. Este junco é oriundo da província de Anhui, assim como todos os anteriores. O tipo seguinte com as mesmas formas é conhecido pelo mesmo nome e é oriundo do Jiangxi (nc 59). Cap. 300 a 500 picos. Comp. 50 a 60 pés. Tripulação 4 a 8 homens.

11. Lou Chuan (nc 161) - Cap. 400 a 500 picos. Comp. 50 a 80 pés. Trip. 7 a 9 homens. Proa e popa planas. Rufo central mais alto que os outros. Este junco é oriundo do Jiangsu. A província de Hubei (nc 134) constrói o mesmo tipo de junco, conhecido pelo mesmo nome, com as mesmas características.

12. Yan Chuan (nc 40) - Cap. 1.000 a 2.000 picos. Comp. 80 a 100 pés. Trip. 7 a 16 homens. Popa e proa terminadas em ponta. *Rouf* central comprido e tão alto como o de ré. Oriundo do Jiangxi.

13. Yu Chuan (nc 191) - Cap. 300 a 900 picos. Comp. 40 a 70 pés. Trip. 4 a 5 homens. Popa e proa rectas. *Rouf* central com tecto baixo, sendo o de ré mais elevado. Este junco e os seguintes são oriundos do Hubei.

14. Ya Shao Chuan (nc 192) - Cap. 200 a 500 picos. Comp. 30 a 60 pés. Trip. 3 a 6 homens. Proa e popas planas. *Rouf* central baixo, o de ré mais alto.

15. Shawo Chuan (nc 193) - Cap. 300 a 40 picos. Comp. 40 a 60 pés. Trip. 3 a 6 homens. Proa plana, popa redonda, grande *Rouf* no centro.

16. Diao Gou Chuan (nc 195) - Cap. 700 a 1.000 picos. Comp. 50 a 80 pés. Trip. 6 a 10 homens. Proa e popa elevadas, *Rouf* espaçosos.

17. Chen Chuan (nc 196) - Cap. 400 a 800 picos. Comp. 50 a 80 pés. Trip. 5 a 8 homens. Proa e popa elevam- - se nas suas extremidades.

JIUJIANG (nc 183)

Jiujiang é um dos portos mais importantes do Baixo Yangzi Jiang. A sua actividade comercial exerce-se principalmente na bacia do lago Poyang, o qual é sulcado por numerosas artérias navegáveis, por onde são transportados produtos vários, tais como: arroz, chá, tabaco, papel e as porcelanas bem conhecidas de Jingdezhen

*\) *As superstruturas aqui referidas são na nomenclatura francesa "Rouf", na inglesa - "deckhouse". O português - casa de convés, não nos parece de adoptar. Por isso passaremos a adoptar Rouf. N.T.*

(nc 198). A maior parte dos juncos que frequentam Jiujiang faz comércio com os portos do lago Poyang (nc 197). O seu número era estimado em mais de 11.000 em 1919 e em 8.700 em 1928, abstracção feita a partir do cálculo dos mais pequenos, que circulam em grande número nas regiões superiores da bacia. O relatório decenal das Alfândegas de 1882 a 1891 dá informações sobre os principais juncos que faziam comércio naquela época com Jiujiang, que se indicam a seguir.

O relatório decenal de 1892-1901, dá também uma lista dos principais juncos que frequentam o porto de Jiujiang. Esta lista dá, além disso, o nome das províncias de onde são oriundos, a sua capacidade aproximada de transporte e o número de homens da tripulação. Três destes juncos figuram na lista anterior com características um pouco diferentes.

Nome do junco	*Lugar de construção*	*Dimensões em pés*			*Núm. de*	*Capac.*	*Tripulação*
		Comp.	*Boca*	*Pontal*	*Mastros*	*em picos*	
1. Man Jiang Hong (nc 70)	Hanyang Fu (nc 199) (Hubei)	90/65	19/12	7/5	4/3	3.500/1.200	18/12
2. Che Pai (nc 205)	"	85/65	18/12	6.5/5	4/3	2.800/1.200	18/12
3. Ya Shao (nc 206)	"	70/60	14/11	7/6	3	2.000/1.200	12/10
4. Diao Gou (nc 207)	Changsha Fu (nc 200) (Hunan)	90/69	17/12	7/5.5	4/3	2.800/1.200	18/10
5. Xiao Bo Chuan (nc 208)	Hangzhou Fu (nc 201) (Hunan)	80/70	17/12	7/5	3	2.800/1.200	18/10
6. Chen Chuan (nc196)	Chenzhou Fu (nc 202) (Hunan)	90/70	15/11	7/5.5	3	2.500/1.200	12/18
7. Fu Chuan (nc 209)	Wuzhou Fu (nc 203) (Jiangxi)	100/70	15/11	7/5	4/3	3.200/1.200	16/12
8. Shan Chuan (nc 210)	Jiningzhou (nc 204) (Shandong)	80/69	18/12	8/6	4/3	3.000/1.400	16/12

Nome do junco	*Província de origem*	*Capac. em picos*	*Tripulação*
9. Diao Gou (nc 207)	Hunan (nc 165)	3.000/1.000	15/18 11/14
10. Xiao Bo Chuan (nc 208)	"	2.000/700	14/16 7/12
11. Chen Chuan (nc 196)	"	1.000/700	12/14 6/9
12. Ba Gan (nc 211)	"	1.000/700	12/14 6/9
13. Pa Chuan (nc 212)	"	800/400	7/10 4/7
14. Hong Chuan (nc 213)	Hubei (nc 134)	3.000/1.000	17/20 12/15
15. Ya Shao (nc 206)	"	800/300	17/20 3/6
16. Bian Zi (nc 214)	"	700/300	7/9 2/5

17. San Guan Cang (c 215)	"	500/250	4/7 3/6
18. Hua Zi Chuan (nc 63)	"	150/50	3/6 1/4
19. Cao Zi (nc 216)	Jiangsu (nc 25)	2.000/1.000	14/16 10/12
20. San Ban (nc 217)	"	2.000/1.000	14/16 10/12
21. Dou Chuan (nc 187)	"	650/200	7/9 3/6
22. Bai Sha Zhou (nc 166)	"	400/200	5/8 3/5
23. Gan Chuan (nc 218)	Jiangxi (nc 59)	1.000/500	12/14 6/9
24. Luoan (nc 219)	"	700/250	7/10 4/6
25. Fu Chuan (nc 209)	"	3.000/1.000	15/18 11/14
26. Luotan (nc 220)	"	900/350	11/13 4/6
27. Ba Dou (nc 190)	"	700/200	7/9 3/5
28. Dao Zi (nc 221)	"	900/400	11/13 5/8

Na tese que apresentou, em 1932, à Faculdade de Letras de Paris para obter o diploma de Doutor por essa Universidade, o senhor Wang Chingchi descreveu com muito pormenor, que encontrou nas melhores fontes, o estado actual dos navios de tráfego fluvial, isto é, dos juncos, do Yangzi Jiang em toda a extensão da bacia navegável. No que diz respeito ao porto de Jiujiang, o senhor Wang indica três categorias de juncos: 1°. Os da província de Jiangxi que vêm do lago Poyang (nc 197) e dos seus afluentes; 2°. Os que vêm dos portos do Yangzi Jiang a jusante de Jiujiang; 3°. Os que vêm de montante.

1°. Juncos de vai-vem entre Jiujiang, Nanchang (nc 222) e os portos do lago Poyang. O âmbito da navegação dos juncos na rede do lago Poyang é bastante vasto. Ganzhou, Nanchang, Raozhou (nc 223), Wuchengzhen (nc 224), Ruihong (nc 225), Hukou (nc 226) e sobretudo Jiujiang, são os grandes centros desse comércio. As suas dimensões variam consideravelmente e as suas variedades dependem sobretudo da profundidade das águas e da natureza da corrente.

Nome do junco	*Exportação*	*Importação*	
29. Gan Chuan (nc 218)	Chá, papel	Algodões estrangeiros	30 a 60 tons.
30. Fu Chuan (ns 209)	Porcelanas	Fios de algodão	35 a 85 "
31. Daozi (nc 221)	Panos de rami	Algodão em bruto	30 a 55 "
32. Xiaoan (nc 227)	Feijão, arroz	Quinquilharias	35 a 70 "

33. Luotan (nc 220)	Sementes de melancia	Artigos diversos	30 a 60 "
34. Lin Jiang (nc 229)	Indigo	"	35 a 70 "
35. Ba Dou Chuan (nc 190)	Pranchas de madeira	"	7 a 50 "

2º. Juncos vindos dos portos do Baixo Yangzi Jiang a Jiujiang, aos lagos e aos portos fluviais interiores, isto é, juncos a jusante.

36. Diao Gou (nc 207)	Porcelana, papel	Sal	75 a 325 tons.
37. Xiao Bo (nc 230)	Madeira de construção	"	45 a 105 "
38. Shan Chuan (nc 210)	Bambu	"	70 a 105 "
39. Cao Zi (nc 216)	Cal	"	25 a 70 "
40. Hong Chuan (nc 213)	Óleo de Tong	"	75 a 400 "
41. Chen Chuan (nc 196)	Petardos	"	20 a 80 "
42. Tong Zi Ke (nc 231)	Verniz	"	30 a 60 "
43. Dao Ba (nc 232)	Dióspiros, alúmen	"	25 a 40 "
44. Xia Jiang Zi (nc 233)	Fazendas de Nanjin	"	15 a 35 "

3º. Juncos vindos dos portos a montante de Jiujiang aos lagos e aos portos fluviais interiores, isto é juncos a montante.

45. Bian Zi (nc 214)	Porcelana	Tabaco, rami	7 a 35 tons.
46. Hua Zi Chuan (nc 63)	Papel	Bambu, plantas	7 a 30 "

A repartição geográfica dos juncos era assim a montante: 11.984 em 1919; 6.220 em 1928. A jusante 7.759 em 1919; 6.077 em 1928. Entre Jiujiang, Nanchang e os portos do Poyang: 11.126 em 1919; 8.703 em 1928.

HANKOU (nc 100)

Hankou fica na confluência do rio Han Jiang e do Yangzi Jiang. É um centro importante do comércio da China, acessível aos maiores navios oceânicos, ligado por um lado com a vasta bacia do lago Dongting (nc 234), e por outro lado com o Shanxi (nc 235) e as margens do Huang He por via de Han Jiang. No fim do século passado, o número de juncos que visitava anualmente Hankou e o rio Han Jiang era avaliado em 23.500, com uma tonelagem global de 1.000.000 de toneladas, tripulados por 165.000 homens. Os maiores atinjem 15,5 pés de largura, com uma capacidade de 1.100 picos e com uma tripulação de 12 homens. Os mais pequenos mediam 7 pés de largura, com uma capacidade de 150 picos e uma tripulação de 3 homens. Ainda que sejam conhecidos por nomes diferentes, os 14 tipos seguintes diferem pouco uns dos outros. A sua descrição é nos dada pelo Relatório Decenal de 1882-1891.

1. Ya Shao (nc 206). Este junco vem de Jingshan (nc 238), Huangpu, etc. Transporta: arroz, favas, sementes de sésamo. Também faz comércio no Yangzi Jiang. Capacidade: 50 a 150 picos.
2. Bian Zi (nc 214). Vem de Xiang He, Huangpu, Ma liang, etc,. Transporta : tecidos de Nanjing, tabaco, cânhamo. Circula entre Xiangyang (nc 239), Huangbei (nc 237) e Hankou, donde lhe vem o nome de Xiangyang Bian Zi ou Huangbei Bian Zi.
3. Tianmen (nc 236). Este junco e o seguinte fazem comércio entre Dean Fu (nc 240) e Hankou. Transportam: sebo, pedra de cânhamo e óleo de sésamo.

4. Zhao Shi (nc 241).
5. Luotang (nc 242). Este junco e o seguinte transportam de Jiangxi: Porcelana, sabão e frutas.
6. Fu Diao Zi (nc 243).
7. Pai Zi (nc 244). Faz comércio entre o Hunan e Hankou com plantas medicinais.
8. Huo Liu Zi (nc 245). Vem de Shanxi (nc 235) com papel, pranchas de pinho, casca de carvalho, cordas de palha. Retorna com: tecidos de algodão, etc. Capacidade: 100 a 200 picos.
9. Bai Mu (nc 246). Traz de Sichuan (nc 247), algodão, papéis, sementes de colza, plantas medicinais. Retorna com algodão em bruto, tecidos de algodão, peixe seco, etc.
10. Maquewei (nc 248). O mesmo comércio que o anterior.
11. Diao Gou (nc 207). Vem do lago Dongting, de Changsha (nc 249) e de Xiangtan (nc 250), com arroz, papéis, panos de rami, fatos de palha, óleos vegetais. Os que transportam sal têm uma capacidade de 120 a 3.000 picos. Comprimento: 90 pés; Largura: 18 pés; Calado: 12 pés.
12. Xiao Bo (nc 230). Vem de Hengzhou (nc 251), no rio Xiangshui (nc 252) que se lança no lago Dongting. Transporta arroz, carvão de madeira, sementes de lótus.
13. Ba Gan (nc 253, ver também nc 211). Vem de Zhenzhou e de Heng Shan (nc 254), com fibras de bambu, potassa e auripigmento.
14. Mayang (nc 255). Vem de Changde (nc 256), no rio Yuan Jiang (nc 257) que vai ter ao lago Dongting. Transporta : óleo, papéis, carvão, arroz, tecidos de rami.

As descrições seguintes são extraídas do Catálogo da Exposição de Liège (1905) e de vários relatórios das alfândegas imperiais.

15. Man Jiang Hong (nc 70). Junco para viajantes; vem de Siang Tou. O rufo é dividido em vários compartimentos com janelas. É usado sobretudo pelos mandarins. Durante a estação do chá transporta esta mercadoria a Hankou. Capacidade: 100 picos. Comprimento: 100 pés. Boca: 14 pés.
16. Mao Ban de Baoqingfu (nc 258). Utilizado no transporte de carvão de Baoqingfu (nc 261) (Hunan), a Hankou. Construído em pranchas de pinheiro montadas grosseiramente, mas suficientemente sólidas para permitir uma viagem. Chegado ao destino, é desmontado e vendido, enquanto que o aparelho e os instrumentos de navegação são mandados para Baoqingfu.
17. Dao Xia Zi (nc 259). Oriundo de Changsha (nc 249). Comprimento: 60 pés. Boca:11 pés. Pontal: 6 pés.
18. Jin Zi (nc 260). Oriundo de Baoqingfu (nc 261), transporta carvão, arroz, aço. Comprimento: 65 pés. Boca: 13 pés; Pontal: 6 pés.
19. Qiu Zi (nc 262). Oriundo de Hunan. Traz cereais e carvão para Hankou.
20. Sha Gua Zi (nc 263, ver também nc 193). Junco do rio Xiangshui (nc 252) afluente do lago Dongting.
21. Dao Ba Zi (nc 264). Como o anterior.
22. Ping Ban Chuan (nc 265). Como os dois anteriores.
23. Cao Zi (nc 216). Oriundo do lago Poyang, na província de Jiangxi. Traz: porcelanas, arroz, papéis, ervas medicinais, frutos. De retorno leva: peles de vaca, cereais, etc.

YUEZHOU (nc 266)

Yuezhou fica situado à entrada do canal que faz comunicar o Yangzi Jiang com o lago Dongting. Tem um movimento de juncos considerável; circulam aos milhares em todos os sentidos nos canais e rios que desaguam nesse lago. Num só ano, em 1894, passaram por Yuezhou 25.000 juncos em direcção a Hunan, com uma capacidade que ia de 250 a 1.500 picos. Sob o ponto de vista comercial o porto de Yuezhou é de importância secundária; a sua actividade limita-se quase exclusivamente ao registo do movimento dos navios que circulam entre o lago e o rio. A tonelagem dos juncos que passam por Yuezhou a caminho de Hunan era, segundo o Relatório Decenal de 1892-1901, de 1.050.000 toneladas por ano, à saída do lago, e de 919.000 à entrada. A

diferença provém das saídas dos juncos de carvão que são desmontados e vendidos à chegada a Hankou. O número de barcos ocupados no tráfego da província era de cerca de 13.000. Todos estes juncos são construídos na província com madeiras da região. Uma grande parte dos juncos que navegam no Yangzi Jiang, em especial os juncos de sal, são feitos em Hunan. A cidade de Xiangtan (nc 250) é o principal centro de construção. Os números citados acima não têm em consideração o movimento considerável de Chengde (nc 256), pelas rotas navegáveis a Oeste do lago. As informações que seguem, acerca dos juncos que frequentam o porto de Yuezhou, são extraídas do Relatório Decenal de 1892-1901.

Designação local dos juncos	*Capacidade em picos*	*Número de mastros*	*Tripulação*
1. Yongzhou Xiao Bo (nc 267)	300/500	2	5/7
2. Chenzhou Xiao Bo (nc 268)	300/800	2/3	5/10
3. Ping Tou Xiao Bo (nc 269)	100/1.000	2	4/12
4. Xiao Bo (nc 230)	300/500	2	5/7
5. Hu Die Chuan (nc 270)	300/400	2	5/6
6. Manlin Jiang (nc 271)	200/800	2/3	4/10
7. Dao Ba (nc 232)	300/600	2	5/8
8. Yongfeng Chuan (nc 273)	200/300	2	3/4
9. Gushui Chuan (nc 274)	200/300	2	3/4
10. Ping Ban Chuan (nc 265)	500/800	2/3	7/10
11. Wu Zi (nc 275)	500/800	2/3	7/10
12. Shu Wu Zi (nc 276)	500/800	2/3	7/10
13. Man Jiang Hong (nc 70)	1.800/3.000	3/4	20/28
14. Ba Gan (nc 277).Ver também (nc 211, 253)	600/1.100	2/3	8/12
15. Wu Jiang zi (nc 278)	200/500	2	4/7
16. Dao Ba (nc 232).Ver também (nc 264, 272)	"	"	"
17. Wu Zi (nc 275)	"	"	"
18. Chang Shu Ba Gan (nc 279)	600/1.100	2/3	8/12
19. Heng Shan Ba Gan (nc 280)	400/800	2/3	6/10
20. Bingzhou Ba Gan (nc 281)	600/800	2	8/10
21. Mayang Ba Gan (nc 282)	500/800	2	7/10
22. Liuyang Qiu Zi Chuan (nc 283)	200/800	2	4/10
23. Changsha Diao Gou Zi (nc 284)	1.700/3.000	3/4	18/28
24. Hengzhou Yanchuan Xiao Bo (nc 285)	1.000/1.900	3	16/20
25. Dao Ba Zi (nc 272). Ver também (nc 232)	200/500	2	4/7
26. Wu Zi (nc 275)	300/600	2	5/8
27. Qiu Zi (nc 262)	300/400	2	5/6
28. Chan Zi (nc 286)	200/300	2	4/5
29. Pin Jiang Diao Gou Zi (nc 287)	1.500/1.800	3	14/20
30. Hua Zi Chuan (nc 63)	100/300	1/2	2/5
31. Ya Shao (nc 206)	300/500	2	5/7
32. Xin Qiang Chan Zi (nc 288)	100/300	2	3/5
33. Tong Bian Zi (nc 289)	100/300	2	3/5
34. Tong Zi Ke (nc 231)	100/300	2	3/5

35. Mao Ban De Baoqingfu (nc 258)	800/1.000	2	6/11
36. Qiu Zi (nc 262)	400/1.000	2/3	6/12
37. Shu Wu Zi (nc 276)	300/800	2	5/10
38. Xinhua Bo Chuan (nc 290)	200/300	2	4/5
39. Anhua Shu Zi Chuan (nc 291)	"	2	4/6
40. Qi Ban Zi (nc 292)	"	2	4/5
41. Tong Gan Zi (nc 293)	"	2	4/5
42. Dou Gan Zi (nc 294)	"	2	"
43. Chan Chuan (nc 295)	"	2	"
44. Chan Zi (nc 286)	"	2	"
45. Tong Bian Zi (nc 289)	"	2	"
46. Kai Shao (nc 296).	"	2	"
Ver também (nc 121,149)	"	2	"
47. Mayang Chuan (nc 297)	300/600	2	5/8
48. Chen Tiao Chuan (nc 298)	500/1.500	2/3	7/16
49. Chenzhou Chen Chuan (nc 299)	1.500/2.000	3	16/22
50. Ban Chuan (nc 300) Ver também (nc 186)	300/800	2/3	5/10
51. Jingshi (nc 301)	200/300	2	4/7
52. Bo Chuan (nc 119)	"	2	"
53.Hua Zi Chuan (nc 63)	200	2	3
54. Ya Shao (nc 206)	500/800	2	10

SHASHI (nc 302)

Os juncos que fazem comércio com Shashi classificam-se em três categorias:

1º. Chuan Chuan (nc 303). Este tipo de junco compreende dez variedades registadas em Shashi, todas construídas na província de Sichuan. A maior parte têm a bordo o mestre do junco e a família. Estes juncos recebem um tratamento com óleo de Tong You (nc 304) que conserva bem a madeira. Quando sobem o rio, levam principalmente algodão em bruto, fatos chineses, peixe salgado, mercadorias estrangeiras. Na descida, trazem sal, ópio, açucar e plantas medicinais. Regra geral, há pouco lucro na viagem de subida, dadas as despesas de pilotagem e os salários dos sirgadores que são altos. As despesas da descida são avaliadas em um quinto a um quarto das da subida.

2º. Nan Chuan (nc 305), ou juncos de Hunan. Há dezassete variedades. Viajam entre Shashi e os portos do Hunan, a maior parte das vezes pela via dos canais que ligam com o lago Dongting por meio de pequenos cursos de água perfeitamente adaptados às relações comerciais. O comércio do arroz é muito cómodo para os patrões dos juncos, que podem vender a sua mercadoria a retalho à chegada ao porto ou a granel aos comerciantes. Estes juncos voltam para jusante com produtos do Sichuan, bolos de sementes de sésamo e várias mercadorias estrangeiras.

3º. Hua Chuan (nc 189). São oriundos de Hubei, fazem comércio no Yangzi Jiang, entre Yichang (nc 306) e Hankou, e também nos canais que comunicam com o rio Han Jiang, donde chegam ao Norte da província. O comércio consiste na troca de produtos locais e principalmente no transporte de viajantes. Há doze variedades destes juncos. Não se constroem juncos em Shashi, por falta de madeira.

1º.Descrição dos Chuan Chuan

1. Mayang Zi (nc 307). Um dos principais tipos de junco de Sichuan vistos em Shashi, utilizado no comércio

com esta província, para exportação dos seguintes produtos: algodão em bruto, tecidos de Nanjing, peixe salgado; e para importação: sal, etc. Tripulação: 8 a 12 homens. Capacidade: 600 a 1.000 picos.

2. Maquewei (nc 248). Distingue-se do junco anterior pela forma da popa que lembra a cauda aberta dum pardal. É usado no mesmo comércio. Capacidade: 500 a 1.200 picos. Tripulação: 6 a 8 homens.

3. Mao Yu Chiu (nc 308). Este junco não tem a forma oval em dorso de baleia dos dois antecedentes, cujos bordos a apresentam.

4. San Cang Zi (nc 157). Junco de pouco calado posto à disposição dos funcionários. Circula nos cursos de água vizinhos e transporta passageiros e mercadorias. Capacidade: 200 a 400 picos. Tripulação: 6 homens.

5. Kua Zi Chuan (nc 309). Este junco é às vezes chamado Ssu Ts'ang Kua Tzu, pelo facto do seu porão ser dividido em quatro compartimentos estanques. Parece mais uma "casa flutuante" que um dos barcos descritos acima. Capacidade: 300 a 500 picos. Tripulação: 6 homens.

6. Rao Bai Zi (nc 310). Junco de grande largura, solidamente construído. A popa parece-se por vezes, com a dum navio estrangeiro com quilha. Importa sal e carvão, este último oriundo do Alto Yangzi Jiang: Wu Shan (nc 314), Guaizhou (nc 313), Changyang (nc 311), Yidu (nc 312), Capacidade: 250 a 400 picos. Tripulação: 6 homens.

7. Ba Wo Zi (nc 315). Junco com um só mastro. Costado vertical a toda a altura do casco. O convés está revestido, do centro para ré, com esteiras oleadas e estanques. Importam: sal, plantas medicinais, etc. Exportam: algodão em bruto, peixe salgado, tecidos de Nanjing. Capacidade: 200 a 480 picos. Tripulação: 4 a 6 homens.

8. Chen Bo Zi (nc 316). Junco longo e estreito, com um grande leme, costado arredondado em oval, convés coberto com esteiras oleadas. Pratica o mesmo comércio que o anterior. Capacidade: 250 picos. Tripulação: 4 a 5 homens.

9. Shao Mayang (nc 317). Junco de média tonelagem. Mesmo comércio que os dois anteriores. Capacidade: 200 a 300 picos. Tripulação: 10 a 18 homens.

10. Wu Ban (nc 318). Junco ligeiro, construção rústica, vem raramente até Shashi. Transporta sirgadores destinados aos grandes juncos. Com vento favorável a viagem de subida até Chongqing (nc 319) pode ser feita em 20 dias. Capacidade: 20 a 100 picos. Tripulação: 10 a 18 homens.

2º.Descrição dos Nan Chuan ou juncos de Hunan

11. Jingshi Chiu Chuan (nc 320). Junco comprido, estreito, com um grande leme. Importa arroz, bolos, varinhas rituais, etc. Em geral a mercadoria pertence ao proprietário do barco que a vende em Shashi. Capacidade: 30 a 150 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

12. Canggang Chiu Chuan (nc 321). Parecido com o barco anterior, mas distinguindo-se pelas diferentes formas da popa. Transporta arroz para Shashi e volta a Hunan geralmente vazio. Capacidade: 50 a 140 picos. Tripulação: 3 a 5 homens.

13. Liuyang Chiu Chuan (nc 322, ver também nc 283). Faz comércio em diversos locais de Hunan. Exporta: bolos de sementes de sésamo, açucar, etc. Importa: arroz e fibras de bambu. Capacidade: 60 a 300 picos. Tripulação: 3 a 5 homens.

14. Wu Jiang Zi (nc 278). Junco de formas bonitas e bordos angulosos. Bom veleiro, quando em boas mãos. Exporta: favas, bolos de sementes de sésamo. Importa: arroz e papel. Capacidade: 40 a 200 picos. Tripulação: 2 a 4 homens.

15. Dao Ba Zi (nc 264). Bem construído, com passadiço à volta das superstruturas de forma oval. Usado no comércio entre Changsha e Taoyuan (nc 423). Importa arroz. Capacidade: 80 a 100 picos. Tripulação: 2 a 4 homens.

16. Ya Shao Hua Zi (nc 323). Popa aberta. Oriundo de Lin Xiang Xian. Chega geralmente com sapecas para

a compra do sal de Sichuan. Capacidade: 80 a 200 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

17. Jingshi Bo Chuan (nc 324). Junco de tonelagem média. Importa arroz. Capacidade: 150 a 300 picos. Tripulação: 4 a 6 homens.

18. Hengzhou Xiao Bo (nc 325). Junco forte de construção rústica. Transporta antracite de Yidu e carvão de Hengzhou. Exporta: objectos de madeira lacada vermelha. Importa: arroz, carvão, frutas. Capacidade: 250 picos. Tripulação: 5 homens.

19. Touyuan Bo Zi (nc 326). Este junco tem uma popa comprida e inclinada. É coberta com esteiras oleadas. A família do proprietário vive a bordo nos grandes juncos. Exporta: arroz, bolos, varinhas rituais. Capacidade: 40 a 220 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

20. Chenzhou Xiao Bo (nc 268). Este junco faz a viagem de Zhenzhou (nc 202) a Shashi (nc 302) em cerca de 20 dias, carregado de arroz. Exporta mercadorias diversas, importa arroz e carvão. Capacidade: 400 picos. Tripulação: 4 a 6 homens.

21. Ba Gan (nc 253, ver também nc 277). Junco para viajantes (house-boat), utilizado principalmente pelos funcionários e famílias. Camarotes bem decorados com mesas, cadeiras,etc. Capacidade: 300 picos. Tripulação: 4 homens.

22. Chang Chuan (nc 295). Faz comércio com Yuezhou (nc 266). Transporta mercadorias diversas. Capacidade: 40 a 60 picos. Tripulação: 2 homens.

23. Chen Tiao Chuan (nc 298). Grande junco construído em Zhenzhou (nc 202). É usado no comércio com Sichuan. Exporta: tecidos de Nanjing, algodão em bruto. Importa: sal, plantas medicinais, etc. Capacidade: 600 a 800 picos. Tripulação: 8 homens.

24. Longyang Piao Zi (nc 329). Junco facilmente reconhecível pela forma da popa, inclinada para a água de 8 a 10 pés. Exporta: açucar, etc. Importa: arroz, etc. Capacidade: 50 picos. Tripulação: 2 homens.

25. Sha Gua Zi (nc 263). Um mastro, com a popa meio aberta e rufo em quadrado. Passadiço a toda à volta do convés com a largura de um pé. Exporta: plantas medicinais. Importa: ferro e arroz. Vem mais frequentemente de Heng Shan (nc 328), depois duma viagem de um mês. Capacidade: 50 a 400 picos. Tripulação: 2 a 6 homens.

26. Xiao Ma Yang (nc 330). Pequeno barco com fraco calado, fácil de manobrar. Oriundo de Chang (nc 256). Pode ser alugado por 3.000 a 4.000 sapecas para fazer a viagem até Changde - distância - 200 milhas. Capacidade: 300 a 400 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

27. Chan Zi (nc 286) popa aberta. Construído em Pa Ling Hsien. Transporta sal entre Youzhou e Shashi. Capacidade: 300 a 400 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

3°. Descrição dos Ha Chuan oriundos de Hubei

28. Jinbang Hua Zi (nc 331). Este tipo está muito disseminado no Yangzi Jiang; popa aberta, rufo quadrado. Transporta mercadorias diversas. Capacidade: 30 a 200 picos. Tripulação: 2 a 4 homens.

29. Guo Shan Ya Shao (nc 332). Oriundos de Guo Shan e de Ching Ho K'ou. Normalmente são alugados para esta viagem. Importa: algodão em bruto, cobre para sapecas. Exporta: sal. Capacidade: 150 a 200 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

30. Huangpo Bian Zi (nc 333). Vê-se este junco sobretudo no canal de Bianju (nc 334). Faz comércio com Hankou e o rio Han Jiang. Exporta: sebo vegetal, artigos de madeira, etc. Importa: algodão, cânhamo e objectos estrangeiros. Capacidade: 50 a 120 picos. Tripulação: 2 a 4 homens.

31. Tuo Bian Zi (nc 335). O mais vulgarizado dos barcos navegando no Bianju. Importa: ópio, açucar, e materiais diversos. Capacidade: 50 a 150 picos. Tripulação: 2 a 3 homens.

32. Ya Shao (nc 206). Distingue-se dos outros pela popa. Exporta e importa materiais diversos e passageiros. Capacidade: 50 a 150 picos. Tripulação: 2 a 3 homens.

33. Man Gan (nc 336). Junco de passageiros. O preço da viagem para Hankou é de 800 sapecas, sem

alimentação. A duração da viagem: 5 a 6 dias. Capacidade: 120 a 150 picos. Tripulação: 8 homens.

34. Xiangyang Bian Zi (nc 337). Pequeno calado. É utilizado principalmente no comércio do canal. Exporta e importa materiais diversos e passageiros. Capacidade: 180 picos. Tripulação: 4 homens.

35. Yidu Xia Hua Zi (nc 338). Junco robusto, bem adaptado à sua função. Traz antracite de Itou para além de Yichang. Importa carvão. Capacidade: 250 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

36. Herong Rao Bai (nc 339). Junco longo e estreito, construído em Herong. Importa: carvão e carvão de madeira, Capacidade: 60 pés. Tripulação: 3 homens.

37. Yidu Rao Bai (nc 340). Dois mastros. O convés é coberto com esteiras. Mesmo comércio que o anterior. Capacidade: 120 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

38. Yidu Ya Shao (nc 341). Junco para passageiros (ferry-boat), colocado sob o controlo do presidente de 13 corporações. O preço da passagem para atravessar o rio é de 3 sapecas. Capacidade: 180 picos. Tripulação: 3 a 4 homens.

39. Bo Chuan (nc 119). Junco de carga construído em Changde (nc 256). Dividido em compartimentos estanques cobertos de painéis móveis ao nível do alcatrate. Capacidade: 300 a 400 picos. Tripulação: 3 homens.

YICHANG (nc 306)

Yichang é o ponto importante de separação entre as bacias do Médio e do Alto Yangzi Jiang. Este porto é frequentado por duas classes de juncos bem distintos: os Nan Chuan (nc 305), juncos do Yangzi Jiang do Sul ou Baixo Yangzi Jiang, e os juncos Chuan He Chuan (nc 303) ou juncos do Yangzi Jiang superior. As dificuldades de navegacão nesta última bacia obrigam ao uso de barcos especialmente construídos e tripulados por homens bem treinados para enfrentar os perigos da viagem. O comércio entre Chongqing (nc 319) e Yichang é feito em exclusivo por estes últimos juncos. Um grande junco de 100 toneladas faz uma viagem por ano, ida e volta, entre estes dois portos: um junco médio de 50 toneladas, faz duas viagens no mesmo lapso de tempo. A duração da viagem de subida é de um mês em média, a de descida, de oito a dez dias.

Estas viagens realizam-se durante o período de águas baixas, durante os três primeiros meses do ano. Depois, o movimento abranda progressivamente para cessar quase completamente durante o período de águas altas que vai do mês de Junho ao de Novembro.

Além das sampanas, há 24 variedades de juncos frequentando o porto de Yichang. A lista seguinte é dada pelo Relatório das Alfândegas Imperiais de 1882-1891. Compreende 15 variedades de juncos para o Alto Yangzi Jiang e 9 para o Médio Yangzi Jiang.

1°. Juncos do Alto Yangzi Jiang - Chuan He Chuan

1. Mayang Zi (nc 307). Capacidade: 300 a 600 picos. São os juncos mais procurados entre os que vão até Chongqing. Os maiores têm 45 pés de comprimento, 11 pés de boca.

2. Maquewei (nc 248). Um dos maiores juncos registados em Chongqing. Capacidade: 1.300 picos. É muitas vezes conhecido pelo nome local Baoqingfu (nc 261).

3. Chen Bo Zi (nc 342). Oriundo de Chenzhou Fu (nc 202), na província de Hunan. É uma variedade dos grandes juncos, cuja capacidade média é de 400 picos. Vêm de Hunan e não fazem, em geral, comércio para montante de Yichang.

4. Qiu Chuan (nc 344). Fazem-se notar pelas formas afiladas da proa e da popa. Fazem um comércio activo com Chongqing, onde vão em grande número. Capacidade: 150 a 400 picos.

5. Chen Tiao Chuan (nc 298). Oriundo de Hunan. Capacidade: 1.200 picos. Tripulação: 7 homens e 30 sirgadores.

6. Chen Bian Zi (nc 345). Oriundo de Hunan. Capacidade: 400 picos. Tripulação: 5 homens e 20 sirgadores.

7. Rao Bai Zi (nc 310). Junco solidamente construído. Capacidade: 250 a 400 picos. Tripulação: 6 homens e 25 sirgadores.
8. Kuyang Zi (nc 346). O mesmo que o anterior.
9. E Er Zi (nc 347). Oriundo de Guaizhou (nc 313), a montante de Yichang. Capacidade: 300 picos.Tripulação: 5 homens e 21 sirgadores.
10. Ba Wo Zi (nc 315). Oriundo de Lo Lou. Capacidade: 200 picos. Tripulação: 5 homens e 15 sirgadores.
11. Hua Zi (nc 348). Pequeno junco de fraca tonelagem. Capacidade: 100 a 300 picos. Tripulação: 5 homens e 15 sirgadores.
12. Wu Ban (nc 318). Construção leve e rústica. São geralmente utilizados para transportar os homens da sirga para os grandes juncos. Capacidade: 20 a 100 picos. Tripulação: 15 homens.
13. Jiao Chuan (nc 343). Este tipo de junco raramente sobe o Alto Yangzi Jiang. A sua capacidade de transporte é de cerca de 200 picos.
14. San Ban (nc 349), (ver também nc 217). Junco forte, construção rústica. Capacidade: 1.800picos.Tripulação: 5 homens e 21 para a sirga.
15. Kua Zi Chuan (nc 309). De todos os juncos atrás enumerados, o Kua Zi é o único tipo realmente apropriado para receber os passageiros do Alto Yangzi Jiang. Comprimento: 50 a 70 pés; boca de 8 a 13 pés. Capacidade: 400 a 600 picos. O número destes juncos diminui pouco a pouco, desde que a navegação a vapor se desenvolveu.

2º. Juncos do Sul ou do Baixo Yangzi Jiang - Nan Chuan (nc 305)

16. Bo Chuan (nc 119). Oriundo de Changde (nc 256), no Hunan. Capacidade: 300 a 400 picos. Tripulação: 5 a 7 homens.
17. Xiao Bo Chuan (nc 208). Oriundo de Heng Shan (nc 329) no Hunan. Capacidade: 300 a 500 picos. Tripulação: 5 a 7 homens.
18. Ya Shao (nc 206). Oriundo de Hunan. Esta classe compreende vários tipos de tonelagens diferentes, variando de 170 a 500 picos.
19. Sha Guo Zi (nc 263). Oriundo do rio Xiangshui (nc 252) que vai desaguar no lago Dongting.
20. Bai Jiang Chuan (nc 188). Oriundo da província de Anhui (nc 167). Capacidade: 200 a 500 picos. Tripulação: 4 a 7 homens.
21. Wu Jiang Zi (nc 350). Oriundo de Xiangtan (nc 250), no rio do mesmo nome, no Hunan. Capacidade: 200 a 500 picos. Tripulação: 4 a 7 homens.
22. Chiu Jiang Zi (nc 351). Não há informações.
23. Man Jiang Hong (nc 70) "
24. Liu Zi (nc 352) "

CHONGQING (nc 319)

Chongqing é o centro principal e o mais activo do comércio do Sichuan. Esta grande cidade tem no seu mercado os produtos mais variados, que são encaminhados pela província por uma classe de pequenos juncos que sobem por todos os cursos de água navegáveis. Os produtos importados consistem em lanifícios, fio de algodão, tecidos e fitas de seda, quinquilharias, etc. Os produtos exportados são ópio, seda, peles, almíscar, óleo e cera vegetal, ginseng, plantas medicinais, etc. É difícil estimar o número de juncos que comerceiam no Alto Yangzi Jiang e seus afluentes. O comércio é muito activo e abundante por toda a parte. Segundo certas estatísticas, Sichuan não possuiria menos de 10.000 juncos, empregando uma população de 300.000 habitantes. No fim do século passado, o posto exterior das Alfândegas Imperiais em Tan Kia Touo registava 5.647 juncos na subida e 6.080 na descida. Por outro lado, havia 5.000 juncos fazendo comércio no rio Jialing Jiang (nc 353) que entra

no Yangzi Jiang em Chongqing, e ainda 750 que iam para Luzhou (nc 354) e para Xuzhou Fu (nc 570). Desde a introdução do navio a vapor, estes números têm-se reduzido significativamente.

Designação local dos juncos	Lugar de origem	Cap. (picos)	Tripul.	Sirga
1. Changzhou Ma Yang Zi (nc 355)	Fuzhou (nc 572) e Wanxian (nc 571)	500	9/11	31/39
2. Chenzhou Ma Yang Zi (nc 356)	Hunan	600	7	25
3. Chen Bian Zi (nc 357) (ver também nc 345)	Hunan	400	7	29
4. Zhen Bo Zi (nc 342)	Yichang (nc 306)	300	16	61
5. Chen Tiao Chuan (nc 298)	Chenzhou Fu (nc 202)	1.200	7	29
6. Qiao Yan Chuan (nc 358)	Chu Ken An	1.400	6	27
7. Qian Dan Ge (nc 359)	Suining (nc 573) e Hsiao Ho	800	6	28
8. Qiu Qiu Chuan (nc 360)	Nei Chiang	100	2	4
9. Jin Yin Ding (nc 361)	"	100	2	4
10. Qiu Zi (nc 262)	"	30	2	3
11. Chong Yan Bang (nc 362)	"	400	5	16
12. Hou Ban (nc 363)	Fuzhou e Hsiao Ho	800	5	22
13. Xiao Chen Bo Zi (nc 364)	Wuchengzhen	400	5	19
14. Rao Guai Zi (nc 365)	Jiangxi	300	5	19
15. Ku Niu Chuan (nc 366)	Yunnan	400	3	10
16. Gua Pi Chuan (nc 367)	Denglingguan	300	2	8
17. Guan Niu Duo (nc 368)	Hezhou	2.000	6	28
18. Guizhou Ma Hang Zi (nc 369)	Guizhou	800	9	34

19. Guo Chan Tou (nc 370)	Luozhou (nc 354)	1.600	6	24
20. Lao Ya Qiu (nc 371)	Suining	1.200	5	22
21. Liu Ye Bang (nc 372)	Nei Chiang	100	2	4
22. Lu Ban (nc 373)	Kaixian (nc 579)	300	3	8
23. Ma Er Duo (nc 374)	Chongqing e Xiao He	300	5	18
24. Mao Ban de Baoqingfu (nc 258)	Hezhou (nc 574)	300	2	3
25. Mao Yu Chiu (nc 308)	Luzhou (nc 354) e Xiao He	1.200	5	22
26. Nan He Chuan (nc 4)	Jiading Fu (nc 575) e Zhugengtan (nc 576)	800	6	23
27. Nanban Ma Que Wei (nc 327)	Chongqing e Yichang	1.200	18	73
28. E Er Zi (nc 347)	Guaizhou	300	5	21
29. Ba Gan Chuan (nc 375)	Jiading Fu	20	3	-
30. Ba Wo Zi (nc 315)	Lou Lou	200	5	12
31. Bai Jia Tou (nc 376)	pequenos cursos de água	200/300	5	18
32. Bai Ban Ma Que Wei (nc 377)	Chongging e Yichang	1.000	12	50
33. Ban Tou Chuan (nc 378)	Meizhou (nc 577)	70	2	3
34. San Ban (nc 50)	Zhi Jiang (nc 578)	1.800	5	21
35. Shou Kou Ma Yang Zi (nc 379)	Wan Hsien	400	6	20
36. Dahe Chuan (nc 380)	Zhiu Fu (nc 570)	600	5	17
37. Tai Hong Chuan (nc 381)	Lou Si	200	2	3
38. Diao Kou Chuan (nc 382)	Yunnan	600	5	17

39. Ti Lan Chuan (nc 383)	Wu Dong Jiao	1.200	6	24
40. Diao Gou (nc 207)	Hunan	1.000	4	10
41. Duo Long (nc 384)	parte Sup. do rio (em geral)	30/40	2	4
42. Duo Long Zi (nc 385)	Changshou (nc 580) e Fuzhou	400	5	18
43. Cao Yao Chuan (nc 386)	Bai He	300	6	-
44. Dong Gua Chuan (nc 387)	Luzhou	400	4	18
45. Wu Jiang Zi (nc 278)	Hunan	40	6	-
46. Wu Gui Ke (nc 388)	Yung Ning	400	4	13
47. Yan Huo Chuan (nc 389)	Chongqing	800	15	-
48. Yin Yang He (nc 390)	Suining e rios	200	3	4
49. Hong Chuan (nc 391)	Barco de salvamento (comprimento 32 pés)	-	3	-

50. Jiu Minq Chuan (nc 392). Barco de salvamento tendo por missão salvar pessoas e não material. O seu nome " barco para salvar a vida " já de resto o indica.
51. Mayanq Chuan (nc 297); Comprimento: 45 pés; Largura: 12 pés. Capacidade: 300 a 600 picos. Transporta mercadoria diversa. Tipo em desaparecimento, ameaçado pela concorrência dos navios a vapor, como de resto todos os outros tipos em uso no rio.

NINGBO (nc 23) e ARQUIPÉLAGO DAS ZHOUSHAN

Em 1873 o Serviço das Alfândegas Imperiais avaliava em 8.000 e 9.000 o número de juncos que se dedicavam à pesca do choco no arquipélago das Zhoushan (nc 581). Cada navio tem uma média de 6 homens de tripulação, sendo o total de homens envolvidos nesta pesca de 48.000 a 50.000, sem contar os que tripulavam os inúmeros pequenos barcos dos portos costeiros. Em 1875 o número de juncos de toda a espécie empregados na pesca nas Zhoushan era de 20.000 e a população costeira que tirava os seus recursos da pesca era estimada em 1.000.000. Neste mesmo ano de 1875 o Relatório das Alfândegas Imperiais dá o número de juncos registados em Ningbo, com o seu destino, proveniência e uso.

Estes juncos repartem-se da seguinte forma:

130 juncos fazem comércio com Fujian.
200 juncos fazem comércio com Zhenjiang (nc 67).
100 juncos fazem comércio com Niuzhuang (nc 1).

100 juncos, mais ou menos, provêm de Wenzhou (nc 582) e de Taizhou (nc 583).

130 a 140 provêm de Fujian.

O Relatório Decenal de 1882-1891 reproduz sensivelmente estes mesmos números, com informações sobre o género de comércio desses juncos que são descritos como segue:

1. Dan Chuan (nc 393). Tipo antigo. A proa é quadrada e à frente tem uma superfície redonda livre. A cada bordo está ornamentado com um olho. Faz comércio com os portos do Norte. Tripulação: 16 a 24 homens.

2. San Bu Xiang (nc 394). Tipo mais moderno que o anterior, tendo uma proa mais estreita com uma borda falsa em forma de cornos. Este nome San Bu Xiang, que significa literalmente "terceiro não semelhante" foi-lhe dado, diz-se, porque o primeiro navio deste tipo era um barco que não tinha semelhança com um dos três tipos principais de navios existentes nessa época. Faz comércio com os portos do Norte.

3. Si Bu Xiang (nc 395), literalmente "quarto não semelhante". Tipo mais moderno que o anterior. Estes dois últimos navios são melhores manobreiros e andam mais que o Tan Chuan (Nº1). Estes têm âncoras e amarras de ferro e estão equipados com material europeu. Este tipo é maior que o anterior. Faz comércio com o Norte. Tripulação: 16 a 24 homens.

4. Tiao Chuan, ou Niao Chuan (nc 27). Juncos mais pequenos que os três precedentes. Tripulação: 8 a 12 homens. Fazem comércio com Fuzhou e Zhenjiang.

5. Bai Bi Ke (nc 396). Literalmente "casco branco". Mesmas dimensões que o anterior. Tripulação: 8 a 12 homens. As variedades seguintes estão atribuídas a diferentes utilizações nos rios.

6. Bai Tong Zai (nc 397). Barco sem convés para o transporte de pedra.

7. Wu Peng Chuan (nc 398). Barco para passageiros com o rufo pintado de preto.

8. Xin Ban Chuan (nc 399). Barco para o serviço de correio, com o rufo vermelho.

9. Wu Shan Chuan (nc 15). Junco de comércio traficando com Feng Hua (nc 584). Proa e popa quadradas.

10. Hang Chuan (nc 88). Barco para passageiros.

11. Jiao Hua Chuan (nc 97). Pequeno barco movido por um remo manobrado com o pé. Chama-se geralmente a este tipo de barco " barco-correio ". Percorre 400 lis ou 40 léguas em 24 horas. Neste período, o barqueiro não pode parar senão durante duas horas. O peso total da embarcação é de 130 quilos.

12. Jiao Da Chuan (nc 400). Literalmente "barco manobrado com o pé". O Catálogo da Exposição das Pescas de Londres (1883) descreve da maneira seguinte este barco que pertence à mesma categoria que o anterior: "Este barco é usado para viagens rápidas nos rios e canais. Leva só um passageiro e raramente dois. Sendo aquecido durante o inverno, é muito confortável e perfeitamente seco. O homem impele o barco com um simples remo plano e grande, manobrado a um bordo com o pé, enquanto governa com uma pangaia que tem debaixo do braço. Rema às vezes de 18 a 24 horas por dia, sem interrupção. Pára uns instantes para aprontar a comida que prepara muito simplesmente num pequeno forno de argila, colocado em frente dele". Este mesmo Catálogo de Londres dá as indicações que se seguem sobre os barcos de Ningpo.

13. Bing Xian Chuan (nc 401). "Barco-gelo". De maiores dimensões que o Mo Yu Chuan descrito mais adiante, mas com muito poucas diferenças no que diz respeito às instalações interiores, que compreendem duas cobertas e vários compartimentos para guardar o gelo. Um rufo de madeira cobre quase a totalidade do convés, deixando apenas o espaço estrictamente necessário para a manobra das velas. Os alojamentos da tripulação são dentro do rufo num compartimento, a cada extremo, e reservado para a cozinha e para as caixas de água doce. Na parte de vante erguem-se dois mastros. A porta do leme, em forma de machado, desce abaixo da quilha. Com este dispositivo o junco evolui rapidamente e é mais fácil de manobrar que os barcos em que o leme está ao nível da quilha ou acima. Este barco leva ao mar o gelo para os pescadores e traz para o porto os produtos da pesca. Tem o comprimento de 65 pés, e a largura de 13 pés.

14. Mo Yu Chuan (nc 402). "Barco-polvo". Tem 56 pés de comprimento, e boca de 8 pés e meio. Tem quilha dupla, particularidade comum a quase todas as embarcações à vela da região. Na parte de vante há dois mastros

com velas, que são manobradas por dois mestres de pesca, chamados "Low Dah", um colocado a vante do mastro grande, e outro na parte de ré do barco. O convés é formado por painéis móveis, dando acesso ao porão, que é dividido em compartimentos, onde se conserva o peixe até ao regresso ao porto. O compartimento de vante serve às vezes de cisterna de água doce, o de ré, de cozinha. O convés é coberto parcialmente por um rufo de madeira protegido por esteiras. Serve de alojamento da tripulação composta normalmente por seis homens. A vela grande é dividida em duas partes desiguais por cabos de bambu. Para as preservar do apodrecimento, tingem-se com casca de mangueira. Quando não há vento, os homens servem-se de dois ou vários lemes de gingar grandes, chamados "Yiao Luo" . A âncora é de madeira dura, como a de todos os barcos do mesmo tipo. A rede de pesca é suspensa ao longo do costado. Os mastros são desmontáveis e podem ser colocados no convés. A cada bordo da proa está pintado um olho, o qual, segundo a superstição local, serve para encontrar o rumo do navio e evitar que tenha má sorte. A pesca do choco continua durante o dia e a noite. De noite acende--se um farol no convés, e o seu brilho atrai o peixe para que venha à superfície da água.

15. Xiao San Ban Ta Ke (nc 64). "Pequeno-três-pranchas-transporte-passageiros". Representa o tipo de sampana bem conhecido que se vê em Shanghai e em Ningbo para o transporte de um ou dois passageiros, no porto, ou entre os navios e a margem. O engenhoso dispositivo, por meio do qual o leme de gingar gira na cabeça duma cavilha de ferro colocada à popa, merece ser assinalado. Este tipo de barco é conduzido por um só homem.

16. Tiao Yu Chuan (nc 403). Literalmente "saltar-peixe-barco". Comprimento: 29 pés e meio; calado muito pequeno. A todo o comprimento do navio está fixada uma prancha pintada de branco, dum pé de largura, projectando-se para o exterior na direcção da água, com uma fraca inclinação. Do outro bordo coloca-se uma rede vertical. Durante as noites claras os pescadores saem com estes barcos e o peixe, atraído pelo reflexo da lua sobre a prancha, salta sobre esta e cai no barco onde é capturado. A rede impede-o de passar por cima e cair no outro bordo.

17. Lu Ci Chuan (nc 404). Literalmente " barco-alcatraz ". A pesca com o alcatraz pratica-se nos lagos, rios e canais onde não há corrente. Os barcos são muito leves, têm 18 pés de comprimento por dois e meio de boca, com muito pequeno calado. Os palmípedes ficam numa travessa e são lançados à água pelo barqueiro por meio duma vara. Têm normalmente à volta do pescoço um colar de cânhamo, para os impedir de engolir o peixe.

O Catálogo da Exposição Internacional das Pescas, que se realizou em Berlim em 1880, tem um relato pormenorizado sobre a forma como os alcatrazes são criados e treinados, e a forma como estes pássaros são usados na pesca. Este mesmo Catálogo dá a descrição dos barcos seguintes que são usados nas pescas do alto e de rio, no distrito de Ningbo e no Arquipélago das Zhoushan.

18. San Ban Chuan (nc 405). Barco comum, muito usado na pesca nos lagos e nos rios. Comprimento: 25 pés largura: 2,5 pés.

19. Ningbo Bu Chuan (nc 406). Comprimento: 33 pés; largura: 3,5 pés. Têm um só mastro a vante. Convés coberto com pranchas móveis. O porão está dividido em compartimentos como o do Wu Zei Chuan, descrito mais adiante. A tripulação acomoda-se no convés, abrigada por esteiras.

20. Pi Xia Chuan (nc 407). Barco para a pesca do camarão. Comprimento: 45 pés; boca de 6 pés. Pouca diferença faz do barco anterior, de que tem as formas. As bordas de tempo são mais baixas. O porão é coberto com esteiras impermeáveis: dois dos seus compartimentos destinam-se a guardar os camarões pescados.

21. Xian Guo Chuan (nc 408). Barco de pesca semelhante ao anterior. Faz a pesca com linhas flutuantes.

22. Ban Zeng Chuan (nc 409). Barco de pesca com rede horizontal. A rede é suspensa pelo extremo duma antena colocada à proa. A rede é içada ou arriada por cabos e moitões.

23. Dui Chuan Wang (nc 410). Semelhante ao Pi Xia Chuan. Pescam em parelha com uma rede de arrasto. A rede fica entre os dois barcos e arrasta pelo fundo.

24. Shenjiamen Yu Chuan (nc 411). Barco de pesca de Yijiamen (nc 585) (Ilhas Zhoushan). Tem fundo

chato com 55 pés de comprimento. O porão está dividido em compartimentos revestidos de painéis espessos. Dois destes compartimentos são para a tripulação.

25. Zhang Wang Chuan (nc 412). Um grupo de barcos comuns coloca-se numa linha perpendicular à corrente, com redes suspensas entre eles. Os barcos viram com a maré.

26. Fei Wang Chuan (nc 413). Este barco coloca-se no ponto de encontro de dois cursos de água ou à entrada dos lagos e foz dos rios. Utilizam-se estes barcos quando a corrente e o vento são fortes. As redes usadas são formadas por duas bolsas colocadas uma dentro da outra, com a abertura orientada para a proa.

27. Wu Zei Chuan (nc 414). Barco para a pesca do polvo. Pesca também no mar alto, mas mais frequentemente perto das costas. Fraca tonelagem e uma tripulação de 4 a 5 homens que pescam o polvo com rede. A estação desta pesca vai de meados do Verão a meados do Outono.

28. Zhu Pai Wang (nc 415). Jangada de bambu que pesca na baía de Nimrod. A rede está suspensa num quadro a um dos bordos da jangada. Uma pequena cabana serve de abrigo ao pescador.

29. Tuo Feng Pa Chuan (nc 416). Dedica-se à pesca nos lagos. Um cabo comprido, lastrado com um peso e lançado à água pela popa do barco. No extremo do cabo, está colocado uma espécie de ancinho de bambu, onde se dispõem, a uma certa distância uns dos outros, os fortes anzóis.

30. Ni Mo (nc 417). Trenó para deslizar sobre o lodo. No meio do trenó, que tem a forma duma tina alongada, com 7 pés de comprimento e 1 pé de largura são colocados sobre os lados dois barrotes verticais, ligados por uma barra horizontal. O condutor coloca um pé no trenó e, apoiando-se na barra, empurra-o com o outro pé que apoia no lodo.

31. Tan Chuan (nc 418). Barco para navegar em fundos baixos. Convés largo, muito alto na parte de ré. Fundo chato. Enquanto há água o barco é impelido por uma vara. Quando falta a água, o barqueiro desce e empurra o barco de maneira a que ele passe o obstáculo, para o que se apoia numa barra disposta para este fim na popa da embarcação.

32. Bu Chuan (nc 419). Grande junco duma capacidade de 30 toneladas e guarnecido por 10 homens. Há cerca de 700 deste tipo no distrito de Ningbo. Utilizam-se na pesca à rede e ficam cinco meses fora, da Primavera até ao Outono.

33. Da Dui Chuan (nc 420). Há cerca de 500 barcos deste tipo em Ningbo. Têm capacidade para 18 toneladas e uma tripulação de 15 homens. Pescam sempre em parelha, arrastando entre eles uma grande rede, chamada "*Da Wang*". Pescam normalmente no Inverno.

34. Xiao Dui Chuan (nc 421). Este barco pertence à mesma categoria do anterior, mas é mais pequeno. Tem capacidade para 3 toneladas. A tripulação é de 11 a 12 homens. Há cerca de 250 parelhas no distrito, das quais 50 em Ningbo.

35. Baiguan Chuan (nc 422). Barco usado para a navegação interior, oriundo de Baiguan (nc 586). Transporta mercadorias nos rios, canais e pequenas angras.

FUZHOU (nc 424)

Fuzhou, capital da província de Fujian, é uma grande cidade de mais de 600.000 habitantes, situada no rio Min Jiang (nc 425), a 35 milhas da foz. Esta província não tem outra saída, razão pela qual o seu comércio se faz por esta via. Dispõe para isso duma frota considerável de juncos, a mais importante das costas da China. Segundo o Relatório Decenal das Alfândegas Imperiais de 1882-1891, é difícil de calcular, mesmo aproximadamente, o número de juncos usados em Fuzhou, mas podemos estimar em 2.000, pelo menos, o número de entradas por ano. Os juncos que fazem um serviço regular são classificados em três grupos distintos. Têm uma marca distintiva, que consiste na cor pintada no casco. Cada centro adoptou a sua cor própria, pelo que é muito simples identificá-los:

- Juncos de Ningbo - casco negro - Wu Cao (nc 426).

- Juncos de Fujian - cabeça verde - Lu Tou (nc 427).
- Juncos de Cantão - cabeça vermelha - Hong Tou (nc 72).
- Juncos da Formosa - carena branca - Bai Di (nc 428).

Os juncos de Ningbo (nc 23) fazem 50% do comércio. A seguir, por ordem de importância, vêm os de Fujian (nc 28), de Cantão e da Formosa, estes últimos em muito pequeno número. As tripulações são de 20 a 30 homens, conforme a tonelagem. O Relatório das Alfândegas de 1904, dá algumas precisões sobre os juncos de Fuzhou. Há 7 tipos, diz o Relatório, cada um deles tendo características particulares, fáceis de distinguir:

1. Bei qing (nc 429). Junco de Ningbo. Grande variedade de tonelagem. Os mais pequenos levam 200 a 600 picos, com 6 a 9 pés de calado. Os maiores levam 2.000 a 6.000 picos. Têm 100 pés de comprimento, 25 pés de boca; 10 a 14 pés de calado. Os primeiros fazem comércio regular com Shanghai e Ningbo; os últimos, o transporte de madeiras com estes mesmos portos e com o Baixo Yangzi Jiang. São robustos navios oceânicos. O casco de todos estes juncos está pintado de cores diferentes, branco, amarelo, azul ou vermelho, na estrutura superior. Há 400 a 500 juncos do porto de Ningbo que fazem comércio com Fuzhou.
2. Bei Bo (nc 430). Juncos de Shandong. Há-os da mesma forma e mesma tonelagem que os de Ningbo, mas diferem pelo aparelho, o de vante principalmente, e pela pintura. A parte baixa do casco é sempre preta, a parte alta está ornamentada com painéis pintados de amarelo e azul com cercaduras verdes e vermelhas. Levam 2.000 a 6.000 picos, o comprimento atinge 120 pés, a boca 30 pés e o calado de 10 a 14 pés. São muito manobráveis e bem tripulados. São 50 a 60, mas este número diminui todos os anos, por o comércio com Shandong ser menos lucrativo nos últimos tempos, devido à concorrência dos navios a vapor. Estes barcos fazem 2 a 3 viagens para o Norte, por ano. A tripulação é de 15 a 30 marinheiros e 3 a 4 oficiais. Entre os últimos, contam-se o proprietário do barco, o piloto e o comissário.
3. Yan Yu Chuan (nc 431). Literalmente: "sal, peixe". São pequenos juncos de 300 a 1.000 picos. O aparelho e a pintura são sensivelmente os mesmos que o dos navios anteriores. Há 28 a 30 usados neste comércio do sal para pescado. O calado é de 10 pés.
4. Min Chuan (nc 432). Juncos de Fujian. São uma centena. Diferem dos de Shandong, excepto no aparelho e na pintura, porque os juncos de Fujian não usam nem o amarelo nem o azul nos painéis da borda, e o seu aparelho é menos complicado. Tirando isto, têm as mesmas características. Os três primeiros juncos, Bei Ging, Bei Bo, Yan Yu Chuan, são vulgarmente conhecidos pelo nome de Bei Chuan (nc 433), "barco do Norte", porque fazem comércio nas águas dos mares do Norte da China. Os Min Chuan, são chamados Nan Chuan (nc 434), "barco do Sul", porque o seu comércio é no Sul. O porto de Fuzhou goza de grande reputação na construção de barcos, pela qualidade das suas madeiras, porque a força de trabalhos é barata, e por ter bons operários. A maior parte dos juncos oceânicos são construídos aqui.
5. Du Chuan (nc 435). São pequenos barcos de capacidade entre 20 e 200 picos, com calado variável. Esta categoria compreende barcos de passagem, pequenos barcos de cabotagem, etc. A descrição destes barcos seria difícil, dadas as suas muitas variedades. São pelo menos 500 e este número é muito aproximado.
6. Hu Chuan (nc 436). Há muitas variedades de várias tonelagens, dos 400 aos 500 picos, com um calado médio de 8 pés. São barcos destinados à vigilância, armados de velhos canhões, e distinguem-se dos outros barcos pela sua brilhante flâmula. Não se usam para o transporte de mercadorias, mas a sua tripulação dedica-se muitas vezes ao contrabando. Alguns são pintados de branco, outros de vermelho, e um ou dois tipos de verde.
7. Taiwan Chuan (nc 437). Junco de Fujian com bandeira japonesa. Faz comércio entre a costa chinesa e a Formosa.
8. Shipu Chuan (nc 438). Em 1904, segundo o Relatório das Alfândegas (Alfândega Local), o número destes juncos era de 28, usados no comércio do peixe salgado. Vinham vazios para Shipu, no Norte da baía de Sanmen

(nc 439), no Zhejiang, onde tomavam dos barcos de pesca o peixe salgado que levavam a Fuzhou. Levam 5 a 14 dias para vender e descarregar a carga que é vendida em Fuzhou, em quantidades de 5 a 50 picos.

9. Yan Chuan (nc 40). "Junco do sal".São em geral velhos Bei Bo, velhos demais para ir até ao Norte. Todo o sal importado em Fuzhou vem do distrito de Xinghua (nc 440). Estes juncos fazem 3 a 4 viagens por ano.

As informações que se seguem foram-nos enviadas, em Março de 1914, pelo senhor M.G.Stocker, funcionário das Alfândegas (Alfândegas Locais) em Fuzhou.

10. Yuan Di (nc 441). "Fundo redondo". São excelentes barcos de mar, ainda que de fraca tonelagem. São usados principalmente na pesca e também para rebocar os grandes juncos de mar, quando sobem o rio.

11. Bai Di (nc 428). "Fundo branco". Pequenos juncos, grosseiramente construídos, medíocres navios de mar, nada rápidos. Usam-se sobretudo na pequena cabotagem. A maior parte faz comércio com os arredores da foz do rio Min Jiang.

12. Mao Lan (nc 442). Estes juncos são de tonelagem média, fortemente construídos. Excelente barco de mar, embora lento. Transporta toda a espécie de mercadoria, e faz comércio em toda a costa e vai mesmo até à Ilha Formosa.

13. Du Chuan (nc 435). "Ferry-boat". Pequenas embarcações grosseiramente construídas e usadas para o comércio ribeirinho. Os passageiros indígenas preferem este modo de transporte ao da chalupa a vapor, mais rápido, mas mais caro. Levam as mercadorias que podem, mas grande parte do interior é destinado aos passageiros. Há um outro tipo de Du chuan, o qual, embora construído e aparelhado como os outros, é melhor para o mar e equipado com melhores velas, e ainda mais bem pintado.

14. Shandong Chuan (nc 443). São os maiores juncos que frequentam o porto. Fazem comércio com as províncias do Norte em especial com Shandong. São bons barcos de mar, andando bem, embora de construção pesada. Duram 30 a 40 anos.

Terminaremos esta nomenclatura dos juncos do porto de Fuzhou pela lista dos modelos que figuraram na Exposição de Liège de 1905. Esta lista indica simplesmente a natureza dos barcos, as suas dimensões, capacidade e preço.

Dimensões em pés

	Compri.	*Boca*	*Cala.*	*Cap.(tons)*	*Preço (francos)*
Juncos de mar	110/120	25/30	15/20	150/200	45.000/62.500
(Os maiores fazem comércio com Shandong, os outros com Shanghai)					
Barcos de passageiros	15/35	5/9	-	5/6	50
				10 passag	350
Barcos de mandarins	70	15	4	10 passag.	3.000
Barcos para transporte de trigo	40	6	-	10	200
" " " palha	25	5	-	0,750	75
" " " madeira	70	16	-	4.500	1.750
" " "	30	6	-	0,600	200
" " " pedras	45	10	-	0,750	500
" " " mercadorias	45	8	-	0,600	500

Barcos para transp. de sal	90	25	9	75	30.000
(Os juncos de sal vão até ao Annam)					
Três barcos ligados para a navegação interior. (As características são comuns aos três)	20	4	-	0,150	25
Barcos para a região dos	65	9	-	0,500	875
rápidos	65	15	-	0,750	1.000
Barcos para os pequenos canais	30	5	-	0,450	50
Barcos de prazer	30	10	-	0,450	100
Barcaças	80	60	-	6*	2.500
Barcos dragão	60	4	-	29*	250

* passageiros

XIAMEN (nc 444)

O porto de Xiamen é um dos melhores e o mais acessível de toda a costa da China. Segundo o Relatório das Alfândegas de 1882-1891, ao qual vamos buscar as informações que seguem, a capacidade dos juncos de mar que entram no porto era de cerca de 200.000 picos por ano. Há quatro variedades de juncos, cujos nomes chineses são os seguintes:

1. Xiang Zhi Bei (nc 445).
2. Da Bei (nc 446).
3. Xiao Bei (nc 447).
4. Bo Zai (nc 448).

A maior parte destes juncos está ocupada com o transporte de mercadorias e de viajantes entre Xiamen e a Ilha Formosa. Os outros fazem comércio com Ningbo, Shanghai, Zhifu (nc 17) e Tianjin. Os últimos largam de Xiamen em Maio ou Junho, em plena monção de sudoeste e voltam com a de nordeste, em Novembro ou Dezembro. Durante o resto do ano ficam amarrados, fazendo assim anualmente duas viagens de 2.300 milhas. Têm uma tripulação numerosa, de 80 a 120 homens, e levam uma carga considerável.

Esta classe de juncos está condenada a desaparecer, diante da superioridade reconhecida pelos chineses aos navios estrangeiros. O Catálogo da Exposição de Viena (1873) dá as informações seguintes acerca destes juncos: Os juncos que fazem comércio com Cantão e Shantou são conhecidos pelo nome de Hong Tou, "cabeça vermelha" (nc 19), os de Fujian, sob o nome de Ging Tou (nc 449), por "cabeça verde". A capacidade de transporte varia de 10.000 a 30.000 picos.

Os grandes juncos que comerciavam outrora entre Xiamen, o Sião e os Estreitos, estão agora confinados ao transporte entre Tainan Fu (nc 451), Ningbo e Xiamen, visto os comerciantes dos Estreitos utilizarem os navios a vapor que vão regularmente a Xiamen e num tempo mais curto. A tripulação dos juncos é estimada em cerca de 12 homens para 1.000 picos.

Juncos de guerra. Estes juncos possuem muito boas linhas; andam geralmente à vela e são fáceis de

manobrar. Graças ao seu fraco calado podem entrar nas baías menos profundas e em todas as angras da costa. Em geral, têm armamento pesado e uma guarnição importante. Podem suportar a comparação com os navios de guerra chineses. Há vários tipos: os maiores têm 90 pés de comprimento, 25 de largura, e 8 de pontal. O armamento consiste em 8 canhões. A guarnição chega a ter 80 homens, sendo metade soldados.

No Catálogo da Exposição Universal de Paris (1878) encontramos breves indicações sobre os diversos modelos de juncos de mar e de rio utilizados em Xiamen naquela época. Entre os 20 tipos enumerados, não nos referiremos senão ao junco de comércio que, segundo o Catálogo, seria o maior construído na China e cujas características são as seguintes: Comprimento da quilha: 86 pés, boca 32 pés, pontal 11 pés, capacidade de transporte 7.500 a 8.000 picos (400 a 420 toneladas). Preço de construção: 15.000 taéis, ou seja 128.300 francos.

ILHA FORMOSA

Possuímos poucas informações sobre os navios chineses da Ilha Formosa. Esta ilha foi cedida ao Japão em 1895, pelo tratado de Simonoseki. Está situada a cerca de 120 milhas da costa de Fujian. As costas são de difícil acesso, sobretudo na parte ocidental, que está sujeita a violentas ressacas.

O Catálogo da Exposição de Viena (1873) dá descrições de alguns barcos em uso nos portos abertos ao comércio estrangeiro de Danshui (nc 450), Tainan Fu (nc 451) e de Da Gao (nc 452), que se seguem .

1. Hong Tou Ting (nc 453). Barco de formas esguias usado na navegação interior para a passagem dos rápidos.
2. Da Bian Yu Ting (nc 454). Barco com arpão usado para a pesca do linguado.
3. Tiao Bai Yu Chuan (nc 455). Literalmente : "saltando-branco-peixe-barco". A pesca faz-se com luar. A embarcação está fundeada perpendicularmente à corrente, à saída dum rápido, em geral. A prancha móvel pintada de branco está meio imersa, do bordo donde vem a corrente, e o peixe, descendo o rápido, salta por cima da prancha e cai no porão.
4. Barco de pesca de *Taikou* - Comprimento: 34 pés; boca: 12 pés; 3 homens de tripulação. O mastro é fixado no fundo, por meio de cunhas de madeira dura. O mastro tem 44 pés de altura. Não tem estais e enverga uma vela simples. Durante a pesca a rede fica ligada a duas varas que se projectam uma sobre a proa, a outra sobre a popa, e a rede fica suspensa entre as duas varas. O barco mantem-se aproado ao vento com a vela meia carregada e vai descaindo com a corrente, levando a rede atrás dele. Estas redes têm de 100 a 150 pés de comprimento.
5. Catamaran de Mar - Estas espécies de barcos de pesca, saem aos pares. Têm 25 a 35 pés de comprimento, 5 a 6 de boca, e são formados por 13 bambus de 15 polegadas de espessura, fortemente ligados por rota. A rede, que tem um comprimento de 150 a 180 pés, fica suspensa entre os dois catamarans, à popa, que se deixam descair com o controlo da vela e dos remos.
6. Catamaran para pescar nas angras - Têm cerca de 18 a 20 pés de comprimento. São manobrados por um só homem com um só par de remos.

O Catálogo da Exposição das Pescas de Londres (1883), dá mais informações pormenorizadas sobre os barcos usados nas costas da Formosa, nomeadamente os seguintes:

7. Zhu Pai (nc 456). Catamarans que são o principal meio de comunição com os navios que estão na rada. Nenhum outro barco poderia aguentar o assalto das enormes vagas que se formam nas barras ao longo das costas. Os catamarans de mar têm três lemes, um ao centro está inserido entre fortes bambus, os outros dois a sotavento. Estes dispositivos têm uma importância capital para a segurança da navegação, porque sem eles, os catamarans seriam incapazes de manter a sua rota, no meio das grandes vagas ou de andar à vela contra o vento. Há uma espécie de catamaran mais pequeno que o anterior, formado por apenas oito bambus. Nunca se aventura no mar, mas dedica-se a pesca nos portos, nas angras e nos rios. Os indígenas da Formosa usam para a pesca de

água doce uma grande jangada de bambu, chamada:

8. Cao Di Yu Pai (nc 457). Esta jangada é formada por 16 a 20 bambus ligados uns aos outros, com 10 pés de largura por 20 a 30 de comprimento. No centro desta plataforma eleva-se uma cabana de palha grosseira, que serve de abrigo a toda a família. A pesca faz-se com uma rede, de forma quadrada, instalada na popa. A rede é montada em dois arcos flexíveis, dispostos em cruz, e ligados pelo centro à extremidade dum mastaréu. O içar e o arriar da rede processa-se com a ajuda dum cabo fixado na extremidade de outro mastaréu, colocado em ângulo recto com o primeiro, e ligados na parte de cima por uma corda. Durante a pesca a jangada fica imobilizada, em cima dum bambu espetado no fundo, ou então fundeada. A vara é o único processo de propulsão usado nos rios.

9. Ke Zeng Chuan (nc 458). Estes barcos são construídos solidamente, com uma espécie de cedro, chamado Nan Mu (nc 459), ou madeira de cânfora. O comprimento varia entre 35 a 42 pés, a boca é de 8 a 12 pés. Quando andam na faina da pesca estes navios só trazem um mastro. Quando transportam mercadorias, instala-se a vante um pequeno mastro suplementar. A tripulação é de 4 homens. Estes juncos são excelentes barcos para o mar. Podem virar de bordo quase dentro dum comprimento do navio. Para este efeito, quando o homem do leme acha o momento favorável para virar de bordo, iça o leme para fora de água com o guincho, depois do que o junco roda imediatamente no sítio em que está até que a vela receba o vento do bordo oposto. Arria-se então o leme para a posição em que estava. Se o tempo for calmo, a propulsão faz-se com dois remos, um à proa, e o outro perto da popa. Estes juncos navegam geralmente em parelha.

10. Tou Wei Gang Ke Zeng Chuan (nc 460). Este junco é semelhante ao anterior, a não ser por estar equipado com duas vergônteas muito fortes, que saem para o exterior, como se fossem retrancas. O pé da vergôntea está ligado ao convés. No outro extremo há uma polé onde passa o cabo que está fixado à rede e serve para a içar e arriar. Estes juncos pescam separadamente nas angras e nos rios e também ao longo da costa ocidental da Formosa.

SHANTOU (nc 461)

Porto da costa norte da província de Guangdong, situado a cinco milhas do mar no delta formado pelo rio Han Jiang (nc 466). Tem 60.000 habitantes. Segundo o Relatório Decenal das Alfândegas Marítimas de 1882--1891 não havia mais de 400 juncos de mar nesse porto em 1858, reduzindo-se esse número a 300 em 1869, a 110 em 1882 e a 80 em 1891. Este rápido decréscimo, acrescenta esse relatório, é devido à concorrência dos navios a vapor e também, em parte, à depreciação de certos produtos que eram objecto dum comércio importante por via marítima. Na mesma época havia em Shantou cinco variedades de juncos de mar que se ocupavam da cabotagem. Estes juncos faziam comércio principalmente com os portos de Guangdong, até à ilha de Hainan (nc 462) e Beihai (nc 463), na fronteira do Tonquim, assim como Ningbo, no Zhejiang. O comércio com os portos do Norte, outrora muito importante, deixou agora de existir. Pelo contrário, a indústria da pesca mantém-se, como no passado, e desde tempos muito recuados, no primeiro plano das ocupações das populações costeiras. O peixe constitui uma parte importante da economia doméstica dos chineses. Junto com o arroz constitui o principal elemento da sua alimentação quotidiana. Quando se considera a extensão destas costas semeadas de ilhas, cortadas por numerosas e imensas baías, formando excelentes abrigos para os pescadores, apercebemo--nos da importância da indústria da pesca no comprido litoral das províncias de Zhejiang, de Fujian e de Guangdong. Encontramos, a esse respeito, num documento publicado pelo Serviço das Alfândegas Chinesas, por ocasião da Exposição Internacional das Pescas, que teve lugar em Londres em 1883, muito interessantes informações sobre os barcos de pesca, processos e aparelhos de pesca em uso nos portos de Shantou, Ningbo, Formosa e Yichang.

Damos a seguir um breve resumo dos métodos de pesca, assim como a descrição sumária dos barcos usados no distrito de Shantou, Haimen e Dahaobu, situados nas proximidades desta cidade, que são estações

importantes para os pescadores de alto mar. É neste último porto que há vários estaleiros de construção de juncos, manufacturas de velas e de aparelhos de toda a espécie, para uso dos pescadores. A estação de pesca no alto mar vai do sétimo mês chinês (Agosto) até ao terceiro mês (Abril). Os barcos de Dahaobu compreendem as cinco categorias seguintes:

		Tripulação
Da Zeng (nc 469)	Estima-se o seu número em 100 parelhas.	6 homens
Qian Zeng (nc 470)	Estimados em 120 parelhas.	5 homens
Ao Zeng (nc 471)	Estimados em 70 parelhas.	4 homens
Li Niao (nc 472)	Estimados 120 a 130 parelhas.	3 homens
Diao Cao (nc 473)	O seu número é estimado em 40 a 50 barcos	5 a 6 homens

Em Haimen os barcos de pesca compreendem as três categorias seguintes:

		Tripulação
Ch'ien Tseng.	O seu número é estimado em 150 parelhas.	6 homens
Niao Wang (nc 474)	estimados em 275 parelhas.	4 homens
Neiwan (nc 475)	O número de barcos estima-se em 200.	4 homens

Em Dahaobu e em Haimen os barcos pescam sempre em parelha, com uma rede que arrastam entre eles. Estes barcos não estão fora mais que um dia. Quando saem de noite, fazem-se sinais com varas de incenso que ardem como se fossem tochas, com o fim de orientar os seus movimentos.

Os pescadores da ilha de Nanao (nc 464) (ilha à entrada da baía de Shantou), procedem diferentemente: os barcos formam grupos, cada grupo conduzido por dois grandes barcos, chamados Qiaogu (nc 465), literalmente "bater o tambor". O Qiaogu tem geralmente uma tripulação de 15 homens; os pequenos barcos, 3 a 4 homens. Os grandes barcos arrastam redes, os pequenos ajudam a levantá-las. De dia fazem-se sinais de bandeiras, de noite usam-se lanternas colocadas no tope do mastro, que servem de guia para os barcos do mesmo grupo. Logo que as redes são lançadas à água, os pequenos barcos cercam-nas, os marinheiros batem na água com varas de bambu para fazer sair o peixe do seu abrigo e levá-lo para a rede. A um sinal combinado, os pequenos barcos avançam lentamente para o centro e a rede é levantada. Durante o quarto, quinto e sexto mês (Maio, Junho, Julho), estes barcos vão para o mar em parelha, em lugar de ir em grupos, e vão à pesca do polvo. A tarefa destes pescadores é muito árdua. Estes homens são fortes, robustos e bem à altura da sua tarefa. A maior parte vive nos barcos, com bastante pobreza, pois não enriquecem neste ofício. Desde tempos recuados que os pescadores de Dahaobu (nc 587) e de Haimen (nc 468) se associaram em corporações. Têm salas de reunião, e pagodes onde evocam as suas divindades antes de largar para o mar.

Modelos de barcos, redes e outros apetrechos de pesca são colocados como oferendas nos pagodes para assegurar a protecção das tripulações e o sucesso no lançamento das redes. Em Double Island, uma pequena ilha situada a SE de Shantou, os pescadores ergueram um magnífico pagode onde fazem uma peregrinação todos os anos, pelo aniversário de Tianhou (nc 467), a Deusa do mar protectora dos marinheiros. Eis, agora, a lista dos juncos de mar e de pesca do distrito de Shantou, com as informações dadas pelas duas publicações do Serviço das Alfândegas Imperiais, citadas mais acima.

Os números 1, 2, 3, 4, 5 representam as cinco principais variedades de juncos de alto mar do porto de Shantou. Estes navios fazem comércio com os portos de Guangdong até à ilha de Hainan (nc 462) e Beihai (nc 463), na fronteira do Tonquim e com Ningbo, no Zhejiang. O comércio com os portos do Norte, outrora muito florescente, já não existe.

1. Lorcha (nc 228). O mais importante dos cinco barcos de Shantou que se dedicam à grande cabotagem. De origem portuguesa. Têm 800 picos de capacidade de transporte.
2. Toumeng (nc 476). Tipo essencialmente chinês, com uma proa menos bojuda do que a que existe na maioria dos juncos desta categoria. O guincho da âncora está entre os dois bordos, a vante. Capacidade de transporte: 6.000 picos.
3. Haibo (nc 477). Mesma tonelagem que o anterior. Segundo o Relatório Decenal de 1882-1891, a capacidade de transporte do Haibo seria de 3.000 a 4.000 picos, enquanto que o Catálogo da Exposição Internacional das Pescas em Londres apresenta um modelo visto em Shantou, com a capacidade de 1.000 toneladas.
4. Hong Tou (nc 19). Este navio denominado Ta Hung T'ou Yang, é descrito da forma seguinte - Construído em madeira leve, com fundo chato e com um grande leme, tem o porão dividido em compartimentos estanques para a arrecadação das mercadorias. A tonelagem dos maiores juncos atinje 1.000 toneladas. O aparelho consiste em quatro mastros de madeira dura, com velas. Os mastros de ré são colocados a um bordo cada e pelo través um do outro, e são juntos no tope por três vergas horizontais. No rufo de ré, a bombordo, é a cozinha; a estibordo, o paiol dos géneros, e a ré, as caixas de água. O espaço compreendido por cima da popa é ocupado pelo patrão do junco que vigia o rumo e a manobra do convés. O painel da popa é cuidadosamente pintado e ornamentado com esculturas.
5. Qing Tou (nc 449). É o último tipo de junco de mar mencionado no Relatório Decenal de 1882-1891. Capacidade: 3.000 a 4.000 picos. Este mesmo barco, chamado Ch'ing T'ou Chien no Catálogo de Londres, é assim descrito: construção em madeira leve. O porão é dividido como o do Hong Tou (Nº4). A mastreação consiste em três mastros, com velas grosseiras de esteira. O leme pode ser içado ou arriado, conforme a profundidade. A média das tripulações destes cinco navios é de 20 a 30 homens. Os navios seguintes de qualquer tonelagem e para qualquer função são assim descritos no Catálogo de Londres de 1883.
6. Da Zeng (nc 469). Comprimento: 51 pés; largura: 14,5 pés; fundo chato, particularidade comum a quase todos os barcos de pesca de Shantou. Dois mastros, o maior ao centro, o outro a ré com velas rectangulares feitas com folhas de bambu juntas umas às outras. O porão é dividido em compartimentos estanques onde se guarda o peixe até voltar ao porto. O compartimeno de vante é as mais das vezes utilizado como caixão de água doce, o seguinte serve de coberta da tripulação que é normalmente de seis homens. Se faltar vento, a propulsão faz-se com remos de gingar. Os mastros podem ser desmontados e colocados no convés. A duas amuras estão ornamentadas com o olho simbólico que descobre o rumo e afasta o junco dos perigos.
7. Wo Zeng (nc 478). Comprimento: 41 pés; boca 10,5 pés. Estes barcos andam em parelha com a rede suspensa entre eles, que arrastam enquanto navegam. Esta pesca tem lugar de Setembro a Abril. Há uma outra variedade de Wo Zeng, com 37 pés de comprimento, e com 11 pés de boca e que pesca todo o ano, também em parelha. Cada um destes dois barcos tem a sua rede, e resulta desta forma que a mesma rede só é utilizada de dois em dois dias, visto que só se arrasta com uma.

8. Li Niao (nc 472). Mesmo processo de pesca que acima. É usado de Março a Setembro. O segundo barco é substituído por uma jangada de bambu, descrita a seguir.

9. Zhu Pai (nc 456). Esta jangada é constituída por dez peças de bambu dispostas em hexágono. Os pescadores pretendem que este arranjo evita que a jangada se parta.

10. Ao Zeng (nc 471). Comprimento: 25 pés; boca: 8,5 pés. A rede é presa na extremidade duma comprida alavanca, o que permite baixá-la ou tirá-la da água. É tripulado por 4 homens.

11. Tiao Bai (nc 479). Dois barcos amarrados um ao outro para a pesca nocturna. Comprimento: 25 pés; boca: 2,5 pés. Muito pequeno calado. No bordo livre do barco coloca-se uma prancha pintada de branco, com 2 pés e meio de largura, projectando-se para o exterior como se fosse uma placa ligeiramente inclinada para a água. Os pescadores saem com noite clara, o luar reflecte-se nas pranchas. O peixe salta por cima delas e cai no barco onde é capturado. Esta pesca efectua-se de Abril a Setembro.

12. Nei Wan (nc 475). Pequeno barco de pesca de Haimen, tripulado por 4 homens. O seu uso já foi descrito acima.

13. Da Nei Wan (nc 480). Comprimento: 43 pés; boca: 13,5 pés. A maneira de pescar é a mesma que se usa com o Gua Zeng (nº7).

Flotilha de pesca da ilha Nanao. Estes barcos operam todo o ano em número de 40 ou 45. Dois grandes barcos servem de guias até ao locais da pesca. A partida faz-se na maré baixa, e o regresso com a maré cheia. Os barcos grandes arrastam as redes, os pequenos ajudam a levantá-las. Esta pesca tem lugar do mês de Agosto a Abril. Durante os outros meses, os barcos pescam em parelha.

14. Qiao Gu (nc 465). Grandes barcos de pesca da ilha Nanao. (Ver mais acima o seu uso). Literalmente "bater no tambor". A tripulação é normalmente de 15 homens.

15. Diao Guo Chuan (nc 207). Comprimento: 32 pés; boca: 10,5 pés. Construído com compartimentos estanques para a estiva do peixe. A tripulação abriga-se debaixo de esteiras.

16. Niao Wang (nc 474). Comprimento: 28 pés; boca: 8 pés. Barco de pesca de Haimen (Ver mais acima o seu uso). O convés é corrido em todo o comprimento, excepto à popa onde há um pequeno espaço reservado para a tripulação, que se compõe de 4 homens.

17. Diao Cao (nc 473). Comprimento: 36 pés; boca: 11,5 pés. Barco de pesca de Haimen (Ver acima o seu uso). Mesmo convés corrido, como o do anterior. À proa, os caixões de água doce, à popa o alojamento para o pessoal, 5 a 6 homens. É usado na pesca de Maio a Outubro.

18. Shou Yu Chuan (nc 481). Barco de pesca construído como o anterior. Serve de barcaça à flotilha de Dahaobu, para o transporte da pesca. Comprimento: 28 pés; boca: 9,5 pés.

19. Chen Guo (nc 482). O convés é inteiramente aberto, salvo numa parte, coberta com uma esteira, que serve de abrigo à tripulação. Mesmo na popa há um pequeno compartimento atribuído à cozinha. Comprimento: 29 pés; boca: 10 pés.

20. Xiao Li Niao (nc 483). Pertence à categoria das sampanas. Comprimento 23 pés: boca: 8,5 pés. Serve geralmente para transporte de passageiros; só quando os tempos são duros, ou quando a pesca é produtiva é que se ocupa do rude trabalho da pesca.

21. Dan Ta (nc 484). Com 18 pés de comprimento e 8 pés de boca. Este barco é usado na pesca da mesma forma que o anterior. Quando não há vento, a propulsão faz-se com um remo colocado à popa.

22. Hong Rou Chuan (nc 485). Comprimento: 28 pés; boca: 8 pés. Este barco destina-se à pesca de conchas. Para isso, utiliza um arrasto para dragar o fundo. As conchas são guardadas em compartimentos estanques até ao regresso ao porto.

23. Bo Ke Chuan (nc 486) Comprimento: 40 pés; boca: 11 pés. Mesma construção que o anterior. Em cada bordo, suspendem-se no exterior grandes cestos de bambu, nos quais o peixe é lavado e escolhido antes de ser metido a bordo. Estes barcos são movidos por dois ou mais remos. Pescam todo o ano.

24. Xie Long Chuan (nc 487). "barco-caranguejo". Comprimento: 40 pés, boca: 11 pés. Mesma construção que o Zhenkou (nº 19). Este barco vai todos os dias aos pesqueiros, onde larga a murgerona e entra à noite com o peixe.
25. Dingshan Chuan (nc 488). "barco-mandarim". Comprimento: 30 pés, boca: 10,5 pés. O seu serviço consiste em cruzar nos locais de pesca para proteger os barcos de pesca.
Os navios seguintes, são, na maior parte, navios de cabotagem entre os portos da costa.
26. Chaoyang Ba Jiang (nc 489). Este barco é semelhante ao Qing Tou (Nº 5) excepto por ter uma antena no convés, de bombordo a estibordo, e onde assenta a vela grande quando é arriada.
27. Yuan Wei (nc 490). Construído em madeira leve. O porão é dividido em compartimentos para se estivar a carga. Dois mastros, um a vante, o outro a meio navio. A ré, há um espaço reservado para tripulação.
28. Si Cao (nc 491). Esta classe de navio é geralmente usado para o transporte das conchas (moluscos, etc). A borda falsa não fica no prolongamento do costado, como na maior parte dos grandes navios, mas ligeiramente recuada. A tripulação é de cerca de 10 homens.
29. Kai Bo Ting (nc 492). Faz cabotagem. Três mastros com velas de esteira. Na parte de ré do convés, há um rufo de cada bordo, um para a tripulação, outro para os passageiros.
30. Jiang Chuan (nc 493). Mesmo tipo que o anterior. Quando falta o vento, usa oito remos.
31. Da Shan Fang (nc 494). O convés é quase horizontal. Serve como barcaça ao serviço dos navios a vapor fundeados na rada.
32. Pa Jiang Ting (nc 495). O porão é dividido em compartimentos, geralmente a céu aberto. A mercadoria, que é muitas vezes açucar, é protegida da chuva por esteiras.
33. Chaoyang Jin Chuan (nc 496). O porão é dividido em 9 compartimentos: os dois de vante são para a tripulação, que compreende geralmente dez homens.
34. Da Ba Chuan (nc 497). Este tipo é utilizado pelos mandarins nas suas deslocações oficiais. No convés ergue-se um grande rufo.
35. Da Zhu Gan Da (nc 498). O porão é a céu aberto, coberto por esteiras móveis, se em tempo húmido. Caixões de água doce a vante; alojamento da tripulação a ré. Se não tiver carga, toma passageiros.
36. Si Du (nc 499). O porão está dividido em oito compartimentos. Estes barcos têm um só mastro; calado muito pequeno.
37. Wu Du (nc 500). Semelhante ao barco anterior.
38. Zhu Gan Da. Este barco é do tipo do Da Zhu Gan Da (nc 498), descrito mais acima, salvo nas dimensões, que são mais pequenas.
39. Tu Cao (nc 501). De formas quase rectangulares, com fundo chato. É usado normalmente para transportar lastro para os navios estrangeiros que estão no porto.
40. Li Niao (nc 472). Dois mastros com velas de esteira. A tripulação dorme no convés, não estando previsto qualquer alojamento para o efeito.
41. Chang Wei Chuan (nc 502). Estes barcos estão divididos em compartimentos, sempre abertos para receber as mercadorias destinadas aos navios estrangeiros ou descarregadas por eles.
42. Liu Peng Chuan (nc 503). Segundo o Relatório Decenal de 1882-1891, este barco é conhecido pelos estrangeiros com o nome de "paper-boat" ou navio de papel, visto que é usado para o transporte de papel e carvão de madeira. Tem fundo chato, com a proa levantada em ponta a uma altura de 10 pés para facilitar a alagem à vara, que obriga a um grande esforço. Os homens partindo da parte elevada da proa, descem ao longo de todo o convés, com a vara nos ombros, o corpo quase horizonral. Obtêm assim uma grande velocidade. Segundo o Catálogo da Exposição Internacional das Pescas de Londres, em 1883, o nome de "barco papel", ser--lhe-ia dado, pela fraca espessura do forro do costado. No centro do convés há um grande rufo, em esteira, para guardar os remos. Este barco tem muito pouco calado; serve para transportar viajantes nas baías e nos rios, que

abundam na região.

CANTÃO

Demos no capítulo consagrado aos navios do Guangdong a descrição, devida ao senhor Mayers, de um grande número de juncos que frequentam o porto de Cantão, descrição que apareceu por volta de 1880, na Revista Inglesa "*Notes and Queries*" de Shanghai. Eis a lista desses juncos acompanhada duma breve descrição:

1. Cao Chuan (nc 30). Junco de comércio.
2. Tou Meng (nc 476). Um dos mais pequenos juncos de comércio.
3. Ku Tch'ouan, ou Da yu chuan. Junco de pesca; um só mastro.
4. Yan Chuan (nc 40). Junco de mar para transporte de sal.
5. Xia Ting (nc 504). Barco de mar aparelhado, a maior parte das vezes, à europeia.
6. Xia Ju Ting (nc 505). Barco rápido ou barco camarão.
7. Zhan Chuan (nc 506). Junco de guerra.

Todos estes barcos pertencem à categoria de barcos de mar, os seguintes à categoria de barcos de rio:

8. Tuo Chuan (nc 507). Grande barco de passagem.
9. Guo Ting (nc 508). "Barco frutos", utilizado como barco de passagem.
10. Du Chuan (nc 509). Barco de passagem local.
11. He Tou Chuan (nc 510). Chamado "barco chá" pelos europeus.
12. Lao Long Chuan (nc 511). Semelhante ao anterior, mas de maiores dimensões.
13. Zhi Tong Ting (nc 512). Barco para passageiros, de menor tonelagem que os anteriores, mas mais cuidadosamente decorado. É usado pelos funcionários.

Os barcos Nos, 11, 12, 13, tomam o nome das localidades em que originalmente foram utilizados.

14. Kuai Ting (nc 513). Barco rápido para viajantes, tipo gôndola.
15. Si Cang Chuan (nc 514). Barco de comércio de Bei Jiang (rio do Norte).
16. Sha Pian (nc 515). Parece-se com o He Tou (Nº 11), mas é mais pequeno.
17. Xi Gua Bian (nc 516). Barco de carga chamado "water melon slice" - "talhada de melância".
18. Cha Ting (nc 517). Barcaça para o transporte do chá.
19. Hua Chan Tou (nc 518). Barco de carga para subir os rápidos dos rios do Norte e de Leste. E chamado "shovel head", ou cabeça em forma de pá.
20. Man Chuan (nc 519). Barco de comércio actuando nos distritos de sudoeste.
21. Ban Mi Ting (nc 520). Barco para transporte de arroz.
22. Mayang Chuan (nc 297). Barco para transporte de sal.
23. Xun Chuan (nc 521). Cruzadores de várias tonelagens usados em serviço de polícia e para cobrar os impostos.
24. Ba Chuan (nc 522). Barco de combate. Canhoneira mais pequena que a anterior.
25. Wen Shu Ting (nc 523). Barco-correio ou "despatch boat".
26. Heng Shui Du (nc 524). Ferry boat do rio de Cantão.
27. Sha Ting (nc 525). Sampana de Cantão, muito comum no delta.
28. Ma Ling Ting (nc 526). Chamado "barco pantufa", (slipper boat), às vezes mais pequeno que o anterior.
29. Sampana (nc 50). Três pranchas. Chamado "paper boat" pelos europeus.
30. Long Chuan (nc 527). Barco dragão, usado nas festas do dragão.
31. Chang Long (nc 528). Com a forma alongada da sampana. Chamado "snake boat" - barco serpente. Muito usado pelos piratas.
32. Cha Ke Ting (nc 529). Barco de comerciante ambulante.
33. Nan Wu Ting (nc 530). Barco de bonzos.

34. Zhu Jia Ting (nc 531). Barco para habitação.
35. Hua Chuan (nc 532). Barco-flor.

O Relatório Decenal das Alfândegas Chinesas (1882-1891) fornece as informações seguintes sobre a navegação e o uso de alguns destes navios. O movimento marítimo do porto de Cantão é considerável e compreende uma grande variedade de barcos. Os mais importantes são os que fazem comércio com Hong Kong, Macau e a costa Oeste.

O junco de Hong Kong tem uma capacidade média de 5.000 picos. O número dos que estão afectos ao transportes de mercadorias e ao de passageiros entre Cantão e Hong Kong varia conforme as circunstâncias. Muitos deles dedicam-se à pesca, quando o frete é baixo. Em geral fazem 33 viagens por ano.

O junco de Macau é mais pequeno do que o de Hong Kong. A capacidade é 3.000 picos em média. Fazem 30 viagens por ano, entre Cantão e Macau.

Os juncos do sal (Yan Chuan) (nc 40), que trazem este produto da costa Oeste, são navios de tipo maior, com uma capacidade de cerca de 9.000 picos. Fazem quatro viagens por ano.

O comércio entre Cantão e as várias cidades e mercados do delta e com o Xi Jiang, faz-se principalmente pelos navios de passageiros conhecidos pelo nome de Xiang Du (nc 533), com uma capacidade média de 2.000 picos, ainda que alguns atinjam quase o dobro desta tonelagem. Há cerca de 90 barcos deste género em Cantão fazendo uma ou duas viagens por dia com passageiros e mercadorias.

Estes barcos pertencem, agora, quase todos ao tipo conhecido pelo nome de Che Du (nc 534), barco de passagem*. Este tipo de barco foi introduzido em Cantão em 1882. Têm geralmente 70 a 90 pés de comprimento, 10 a 12 pés de boca. O porão tem cinco ou seis compartimentos, alguns divididos em camarotes e podendo levar 150 passageiros abaixo do convés e muito mais acima. O barco tem uma vela. A propulsão é feita por uma roda à popa, que é posta em movimento por 16 a 20 homens. A velocidade é de cerca de seis nós. Este progresso da navegação foi seguido pelo uso de chalupas a vapor para rebocar os barcos de passageiros e de juncos de toda a espécie que navegam nos cursos de água do delta.

ILHA DA LAPA

A Ilha da Lapa fica algumas milhas a oeste da possessão portuguesa de Macau (nc 535). É uma estação da Alfândega Chinesa que comanda uma das principais entradas do Xi Jiang (nc 536).

Em 1891 o número total de embarcações entradas no seu porto chegou a 61.096, o que representa uma média de 170 juncos por dia.

O comércio local envolvia 21.173 juncos, com uma tonelagem global de 988.066 toneladas; o comércio exterior 1.713 juncos com 247.577. É difícil descrever todos os tipos de juncos locais. Há, contudo, dois deles que merecem ser mencionados. São:

1. Os juncos com porões centrais que fazem o comércio ao longo das costas baixas do Delta.
2. Os juncos com rodas à popa, movidas pelos pés, pelo mesmo princípio dos moinhos de farinha ou das noras. A maioria dos juncos da Lapa, utilizados nos serviços interiores, estão assim equipados.

Em 1900 havia 14.294 juncos no comércio com os portos da China, 1219 com Hong Kong, 14 com o Sião e o Annam, e um de 172 toneladas com Singapura.

MENGZISHI (nc 537)

A cidade de Mengzishi fica no sul da província Yunnan (nc 538), não longe da fronteira com o Tonquim,

*) *No original, bateau-bac. Hoje equivale a um ferry-boat. Então transportava passageiros e carga duma margem dum rio para a outra. N.T.*

no rio Nanxi (nc 539), afluente do rio Vermelho (nc 540). É um centro comercial importante em relação com o Tonquim, Cantão e Hong Kong. O porto de Manhao (nc 541) é o término da navegação no rio Vermelho. Durante o período (1882-1891) (ver Relatório Decenal), este porto era servido por 123 navios, sem contar as pequenas barcas que vão mais a montante do rio. A tonelagem do conjunto era de 357 toneladas. Há três variedades de barcos usados exclusivamente no comércio com Laokai (nc 542), ponto terminal na fronteira. Os maiores, chamados Manhao Chuan (nc 543), vão por vezes até Hanoi. Levam 4 toneladas, com uma tripulação de 6 a 8 homens. O segundo tipo, chamado Hong Wei Chuan (nc 544) - popa vermelha - tem uma capacidade para 2 ou 3 toneladas e uma tripulação de seis homens. O terceiro tipo, chamado Tiao Geng Chuan (nc 545) - colher de sopa - leva apenas 1 tonelada e 3 homens de tripulação. Estes juncos são estreitos, mas muito compridos em relação à boca. Têm fraco calado. Tendo um tabuado muito flexível nos dois bordos, podem aguentar grandes choques na passagem dos rápidos. A mastreação consiste em dois mastros em forma de V invertido, dentro do qual fica a palhota arqueada, coberta de esteiras, estando os dois pés fixos no alcatrate. O mastro pode ser levantado ou abatido rapidamente. Enverga uma vela quadrada do tipo habitual.

Remos e varas são os outros meios de locomoção. Para descer os rápidos é preciso actuar com muita habilidade; a subida à sirga, se for só com a tripulação, é muito árdua. Estes juncos, conforme a tonelagem, fazem 10 a 20 viagens por ano. Nas marés vivas o comércio pára. Em 1902 o movimento comercial tinha crescido muito. Havia 475 juncos, com uma tonelagem total de 1.300 toneladas, e as tripulações iam a cerca de 2.900 homens.

ILHA DE HAINAN (nc 462)

A grande ilha de Hainan fica entre o mar da China e o Golfo do Tonquim. A capital é Qiongzhou (nc 546), no nordeste da ilha, não longe de Haikou (nc 547), o porto que está aberto ao comércio estrangeiro. Segundo o Relatório Decenal de 1882-1891, este porto estaria em declínio. Era frequentado por 83 juncos, 33 vindos de Shantou, 29 de Jiangmen (nc 588), perto de Cantão e 21 de Beihai. Os juncos de Shantou são de dois tipos: Haibo (nc 477) e Hong Tou (nc 19), tendo uma capacidade de 2.000 a 5.000 picos. São oriundos de Shantou e de Fujian. Os juncos de Jiangmen são também de duas qualidades: o Toumeng (nc 476) e o Tuo Chuan (nc 507), com uma capacidade de 400 a 800 picos e uma tripulação de 10 a 14 homens. Fazem, mais ou menos, quatro viagens por ano. Os juncos de Beihai são conhecidos pelo nome das localidades de que são oriundos: Gaozhou (nc 548), Leizhou (nc 549), Lianzhou (nc 550). Têm uma capacidade de 400 a 2.000 picos e uma tripulação de 7 a 12 homens. Estes juncos dividem-se em duas classes: Tuo Chuan (nc 507) e Jian Tou Chuan (nc 551). Vão à península de Leizhou e fazem 25 a 30 viagens por ano. O Catálogo da Exposição de Liège (1905) dá as seguintes dimensões para os juncos de mar e de rio: Juncos de mar: comprimento: 108 pés; boca: 28 pés; calado: 10 pés; capacidade: 300 toneladas. Barcos cosidos: comprimento: 28 pés; boca: 8,5 pés; capacidade: 4 toneladas. Barcos de rio: comprimento: 52 pés; boca: 9,5 pés; calado: 2,5 pés; capacidade 14 toneladas. Barcaças: comprimento: 42 pés; boca: 11 pés; capacidade: 10 toneladas. Como o acesso ao porto de Hoikou é muito difícil para os navios a vapor, por causa dos bancos de areia, as barcaças vão ao mar buscar as mercadorias.

LONGZHOU (nc 552)

A cidade de Longzhou fica na margem esquerda do Zuo Jiang (nc 553), afluente do Xi Jiang (nc 536), ou rio de Cantão. Não tem comunicações rápidas com o mar, nem com os outros locais da província de Guangxi. O rio está entalado entre altas margens rochosas que produzem alguns rápidos só transponíveis durante a estação das águas mortas.

Há 13 tipos de barcos usados no comércio, em Longzhou. A maior parte destes barcos recebem o nome da localidade de que são oriundos. O Relatório Decenal das Alfândegas Imperiais de 1882-1891, dá a seu

respeito as informações seguintes:

1. Dao Ba Chuan (nc 554, ver também nc 272). Capacidade: 300 picos. Tripulação: 10 homens.
2. Bei Liu Chuan (nc 555): os mesmos dados.
3. He Tou Chuan (nc 510): " " "
4. Wulinkou (nc 556): " " "
5. Gui Xian Chuan (nc 557). Tripulação: 8 homens. Os restantes dados iguais.
6. Baise Chuan (nc 558). Capacidade: 200 picos; restantes dados iguais .
7. Zhaoping Chuan (nc 559). Restantes dados iguais. Tripulação: 7 homens.
8. Kuai Lin Chuan (nc 560). Mesmos dados.
9. Meg Jiang Chuan (nc 561). Mesmos dados. Tripulação: 6 homens.
10. Zhoubian Chuan (nc 562). Mesmos dados.
11. Hunan Chuan (nc 563). " "
12. San Ban Chuan (nc 46). " "
13. Longzhou Chuan (nc 564). Capacidade : 12 picos. Restantes elementos iguais.

Este junco é oriundo de Longzhou. É igualmente conhecido sob quatro outros nomes das localidades com que faz comércio. O mesmo se diz dos juncos seguintes, que pertencem ao mesmo tipo.

14. Ming Jiang Chuan (nc 565).
15. Nanning Chuan (nc 566).

Estes juncos fazem comércio com Ningmingzhou (nc 589), Nanning (nc 590) e o Tonquim. Capacidade: 120 picos. Tripulação: 6 homens.

16. Jiaofeng Chuan (nc 567).
17. Muma Chuan (nc 568).

Independentemente destes juncos há barcos de rodas, accionados unicamente por homens, que fazem serviço entre Nanning e Longzhou. É preciso contar sete dias, em águas baixas, para a viagem de subida.

BEIHAI (nc 463)

Este porto fica no golfo do Tonquim, na costa Oeste da província de Guangdong. Era no fim do século passado um centro comercial importante, saída das províncias de Guangxi, Yunnan e Kuaizhou. Mas a sua actividade marítima decresceu acentuadamente depois da abertura do Guangdong ao comércio estrangeiro e com a concorrência dos portos do Tonquim.

Segundo o Relatório Decenal das Alfândegas Imperiais de 1182-1891, o número de grandes juncos frequentando o porto de Beihai reduz-se a algumas unidades que levam a mercadoria aos portos vizinhos. Estes juncos chamam-se Toumeng e Anpu Du.

1. Toumeng (nc 476). Capacidade: 3.000 a 5.000 picos. Tripulação: 16 a 20 homens. Estes juncos são construídos muito solidamente e habilmente manobrados. Cerca de 40 fazem comércio com Singapura. Fazem uma só viagem por ano.
2. Anpu Du (nc 569). Outro tipo de juncos, de uma capacidade de 600 a 700 picos. Como o nome indica, traficam entre Anpu e Hanoi. A fraca tonelagem não lhes permite fazer grandes viagens. Há, além disso, um tipo ainda mais pequeno, de 200 a 500 picos de capacidade, de muito pequeno calado, que transporta passageiros e mercadorias entre Beihai e os pequenos portos vizinhos.

Em 1905, o número de juncos de todas as tonelagens que visitaram este porto atingiu os 886.

NOTAS CHINESAS

1 牛莊
2 營口
3 遼河
4 南河船
5 天津
6 改巧船
7 衛船
8 北河船
9 寧河縣
10 大沽
11 北島船
12 北直
13 東船
14 山東
15 登遊船
16 燕見飛
17 芝罘
18 瓜拉
19 紅頭
20 沙船
21 南船
22 甯船
23 甯波
24 上海
25 江蘇
26 浙江
27 鳥船
28 福建
29 刀船
30 艄船
31 大牛
32 小牛
33 河內牛
34 牛口撥船
35 牛口槽子船
36 小牛船
37 有篷杉板
38 搖櫓杉板
39 北河
40 鹽船
41 剝船
42 官船
43 海船
44 連糧船
45 客船
46 三板船
47 丁油
48 瓜頭
49 仈蔞
50 三板
51 膠州
52 青島
53 紅船
54 南京
55 明朝
56 磯鳥子
57 下關
58 廣東
59 江西
60 沙飛船
61 蒲鞋頭
62 無錫快
63 划子船
64 小三板搭客
65 蘇州
66 太湖
67 鎮江
68 杭州
69 公司船
70 滿江紅
71 湖廣船
72 紅頭船
73 太湖船
74 南灣子
75 鳥山船
76 牡丹頭
77 沙飛
78 櫃快子
79 浪船
80 絲網船
81 大網船
82 郎伯划子
83 石頭船
84 鍋駒子
85 山上船
86 常熟快
87 海甯船
88 航船

89 變開門
90 吳江快
91 廬快
92 小快船
93 關快
94 米包子
95 料匠子
96 南頭船
97 腳划船
98 滾鉤子
99 尖頭船
100 漢口
101 大鳥湖
102 甯國府仙船
103 南京涼篷子船
104 常州
105 江消船
106 抬划子
107 江浦
108 六合船
109 江船
110 揚州府船
111 南灣邵北划子
112 邵伯划子船
113 揚州幫船
114 荷花辮工
115 苗跨子
116 揚州
117 武倉子
118 鎮江課船
119 駁船
120 武進
121 閘稍大江划
122 瓜州
123 小湖廣划子
124 邵伯湖船
125 浦州
126 小汜船
127 姚家橋
128 崇明沙船
129 浦口
130 甯波船
131 山淮船
132 泰州裝鹽閘駁
133 水艀
134 湖北
135 漢江
136 陽州划子
137 巡船
138 甯波刀子
139 紹刀子
140 龍口
141 方口
142 花屁
143 花刀子
144 沙刀子
145 海刀子
146 夾板
147 極梢子
148 魚鷹子
149 闌稍划子
150 吊鉤子
151 鮮果籃子
152 道波子
153 斗子
154 紅繡鞋
155 放船
156 五艙子
157 三艙子
158 馬湖子
159 白沙舟
160 梁山子
161 樓船
162 涼篷
163 內河五艙船
164 排划
165 湖南
166 白沙洲
167 安徽
168 六合
169 浦梢
170 十梢
171 三艙
172 五艙邵伯划
173 大黃跨
174 小黃跨
175 搖船
176 宣船
177 板快
178 江東子

179 江陰
180 榮丁
181 崇明
182 蕪湖
183 九江
184 黃梢船
185 五艙船
186 板船
187 斗船
188 擺江船
189 划船
190 巴斗船
191 漁船
192 牙梢船
193 沙窩船
194 新民府
195 吊鉤船
196 辰船
197 鄱陽
198 景德鎮
199 漢陽府
200 長沙府
201 衡州府
202 辰州府
203 撫州府
204 濟寧州
205 車牌
206 鴉艄
207 釣鉤
208 小敲船
209 撫船
210 山船
211 巴干
212 扒船
213 紅船
214 偏子
215 三官艙
216 槽子
217 舢板
218 贛船
219 洛安
220 羅灘
221 刀子
222 南昌
223 饒州
224 吳城鎮
225 瑞洪
226 湖口
227 笑安
228 纙舴
229 臨江
230 小敲
231 桐子壳
232 到巴
233 蝦江子
234 洞庭
235 陝西
236 天門
237 黃陂
238 京山
239 襄陽
240 德安府
241 趙市
242 羅唐
243 撫刀子
244 排子
245 火溜子
246 柏木
247 四川
248 麻雀尾
249 長沙
250 湘潭
251 衡州
252 湘水
253 巴桿
254 衡山
255 麻陽
256 常德
257 沅江
258 寶慶府毛板
259 到蝦子
260 津子
261 宝慶府
262 秋子
263 沙窩子
264 倒扒子
265 平板船
266 岳州
267 永州小敲
268 郴州小敲

269 平頭小駁
270 蚨蝶船
271 滿林江
272 到巴子
273 永豐船
274 固水船
275 窩子
276 梳窩子
277 巴竿
278 烏江子
279 長沙巴竿
280 衡山巴竿
281 冰州巴竿
282 麻陽巴竿
283 瀏陽秋子船
284 長沙鉤鉤子
285 衡州鹽船小駁
286 艫子
287 平江鉤鉤子
288 新墻艫子
289 桐扁子
290 新化駁船
291 安化梳子船
292 七板子
293 通竿子
294 斗竿子
295 長船
296 開梢
297 麻陽船
298 辰條船
299 辰州辰船
300 舨船
301 津市
302 沙市
303 川船
304 桐油
305 南船
306 宜昌
307 麻陽子
308 毛魚鰍
309 腙子船
310 撓擺子
311 長陽
312 宜都
313 歸州
314 巫山
315 扒窩子
316 辰撥子
317 艄麻陽
318 五板
319 重慶
320 津市鰍船
321 倉港鰍船
322 瀏陽鰍船
323 鴨艄划子
324 津市駁船
325 衡州小駁
326 桃源駁子
327 南板麻鵲尾
328 衡山
329 龍陽飄子
330 小麻陽
331 荊帮划子
332 蝶山鴨艄
333 黃陂扁子
334 扁洵
335 拖扁子
336 滿杆
337 襄陽扁子
338 宜都峽划子
339 河洛橈擺子
340 宜都橈擺子
341 義渡鴨艄
342 辰駁子
343 腳船
344 鰍船
345 辰扁子
346 沽陽子
347 鵪兒子
348 划子
349 三反
350 巫江子
351 鰍江子
352 溜子
353 嘉陵江
354 瀘州
355 廠州麻秧子
356 辰州麻秧子
357 辰邊子
358 橋眼船

359 千担哥
360 秋秋船
361 金銀定
362 沖鹽棒
363 厚板
364 小辰駁子
365 橈揚子
366 牯牛船
367 瓜皮船
368 貫牛舵
369 貴州麻秧子
370 鍋鏟頭
371 老鴉秋
372 柳葉帮
373 櫓板
374 馬耳哆
375 扒杆船
376 百甲頭
377 白板麻鵲尾
378 半頭船
379 收口麻秧子
380 大河船
381 太紅船
382 刀口船
383 提籃船
384 舵龍
385 舵龍子
386 草藥船
387 東瓜船
388 烏龜殼
389 煙火船
390 陰陽合
391 紅船
392 救命船
393 彈船
394 三不像
395 四不像
396 白壁殼
397 白銅截
398 烏篷船
399 信班船
400 脚搭船
401 冰鮮船
402 墨魚船
403 跳魚船
404 盧鷀船
405 舢板船
406 甬波捕船
407 琵蝦船
408 線鈎船
409 扳罾船
410 對船網
411 沈家門魚船
412 張網船
413 飛網船
414 烏賊船
415 竹排網
416 拖風爬船
417 泥撲
418 攤船
419 步船
420 大對船
421 小對船
422 百官船
423 桃源
424 福州
425 閩江
426 烏艚
427 綠頭
428 白底
429 北青
430 北駁
431 鹽魚船
432 閩船
433 北船
434 南船
435 渡船
436 護船
437 台灣船
438 石浦船
439 三門
440 興化
441 圓底
442 錨纜
443 山東船
444 厦門
445 香芝北
446 大北
447 小北
448 駁仔

449 青頭
450 淡水
451 台南府
452 大高
453 紅頭艇
454 打鯿魚艇
455 跳白魚船
456 竹排
457 草地漁排
458 搵罾船
459 楠木
460 頭尾扛搵罾船
461 汕頭
462 海南
463 北海
464 南澳
465 敲鼓
466 韓江
467 天后
468 海門
469 大罾
470 牽罾
471 拗罾
472 犁鳥
473 釣艚
474 鳥網
475 內灣
476 頭艋
477 海波
478 撾罾
479 跳白
480 大內灣
481 收魚船
482 沉鈎
483 小梨鳥
484 單踏
485 紅肉船
486 薄殼船
487 蟹龍船
488 定山船
489 潮陽八槳
490 圓尾
491 蠔艚
492 開波艇
493 槳船
494 大山枋
495 八槳艇
496 潮陽緊船
497 大耙船
498 大竹竿撻
499 四肚
500 五肚
501 塗艚
502 長尾船
503 六篷
504 划艇
505 蝦拘艇
506 戰船
507 拖船
508 菓艇
509 渡船
510 河頭船
511 老龍船
512 紫洞艇
513 快艇
514 四艙船
515 沙偏
516 西瓜扁
517 茶艇
518 鐵鏈頭
519 蠻船
520 搬米艇
521 巡船
522 扒船
523 文書艇
524 橫水渡
525 沙艇
526 麻舲艇
527 龍船
528 長龍
529 茶客艇
530 南無艇
531 住家艇
532 花船
533 餉渡
534 車渡
535 澳門
536 西江
537 蒙自市
538 雲南省

539	南溪
540	紅河
541	蛮耗
542	勞開
543	蠻耗船
544	紅尾船
545	條糞船
546	瓊州
547	海口
548	高州
549	雷州
550	廉州
551	尖拖船
552	龍州
553	左江
554	倒扒船
555	北流船
556	武林口
557	貴縣船
558	百色船
559	昭平船
560	桂林船
561	濛江船
562	州邊船
563	湖南船
564	龍州船
565	明江船
566	南寧船
567	芄蔚船
568	牧馬船
569	安鋪渡
570	敘州府
571	萬縣
572	涪州
573	遂寧
574	合州
575	嘉定府
576	竹根灘
577	眉州
578	綦江
579	開縣
580	長壽
581	舟山
582	溫州
583	台州
584	奉化
585	洪家門
586	百官
587	達濠埠
588	江門
589	寧明州
590	南寧
591	通州
592	
593	
594	
595	
596	
597	
598	

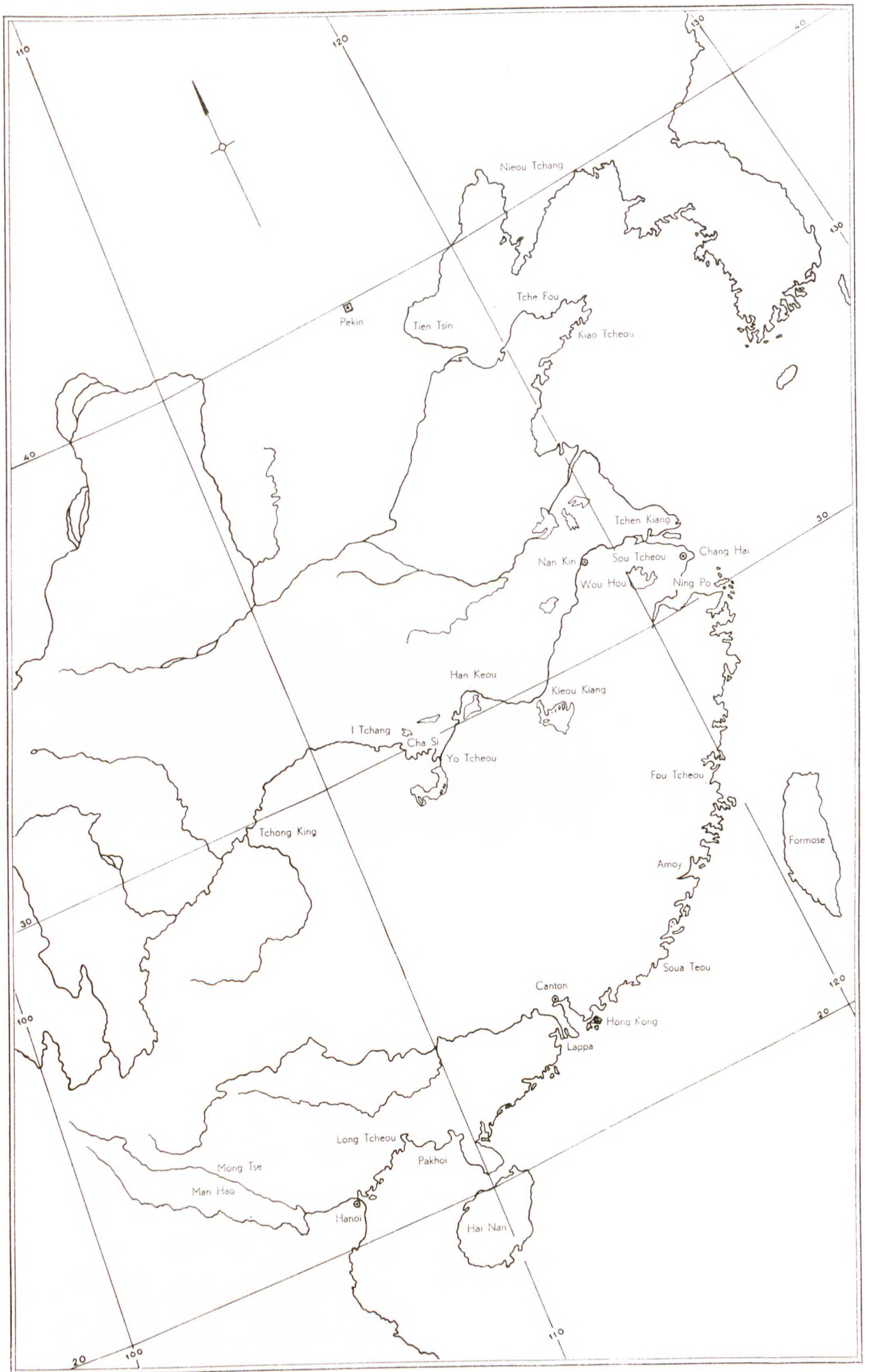
leia - se

SHENSI	-	SHAANXI
SANSI	-	SHANXI
PINGYANG FOU	-	PINGYAO
HOPEI	-	HEIBEI
HOUANG HO	-	HUANG HE
CHINING TCHEOU	-	JINING
CHANTOUNG	-	SHANTONG
HONAN	-	HENAN
HANKIANG	-	HANJIANG
KIANGSOU	-	JIANGSU
NGANHOUEI	-	ANHUI
LIU HO	-	LUHE
TEHENKIANG	-	ZHENJIANG
KIANG P'OU	-	JIANG PU
NANKIN	-	NANJINE
TCHEOU KIA KEOU	-	ZHANG JIAGANG
TCH'ANG TCHEOU	-	CHANGZHOU
KIANG YIN	-	JINTAN
WOUKIN	-	WUXI
SOUTCHEOU	-	SUZHOU
TAIHOU	-	TAIHU
CHANGHAI	-	SHANGHAI
WOU HOU	-	WUHU
HSIANG YANG	-	XIANGYANG
HOUPEI	-	HUBEI
ITCHANG	-	YICHANG
SHASI	-	SASHI
CHIN SHAN	-	YINGSHAN
HANYANG FOU	-	HANYANG
HOUANG PI	-	HUANGPI
ITOU-YIOU	-	YIDU
TOUNGTING	-	DONGTING
CH'ANGTE	-	CHANGDE
TAO YUEN	-	TAOYUAN
HOUNAN	-	HUNAN
TCHANGSHA	-	CHANGSHA
SIANG T'AN	-	XIANGTAN
KIEOU KIANG	-	JIUJIANG
NAN TCHANG	-	NANCHANG
KIANGSI	-	JIANGXI
YANG TSZE KIANG	-	YANGZI JIANG
HANG TCHEOU	-	HANGZHOU
KIN TE TCHEN	-	JINGDEZHEN
SHAOSING FOU	-	SHAOXING
NINGPO	-	NINGBO
TCHECHIANG	-	ZHEJIANG
WEN TCHEOU	-	WENZHOU
FOUKIAN	-	FUJIAN

111°
114°
117°
120°
123°
36°
34°
32°
30°
28°
CHENSI
PINGYANG FOU
SHANSI
HOPEI
CHINING TCHEOU
CHANTOUNG
HOUANG HO
KAIFENG
HONAN
TSING KIANG PU
KIANGSOU
HANKIANG
ANG TCHEOU
NGANHOUEI
LIU HO
KOUA TCHEOU
TCHENKIANG
KIANG P'OU
POU K'EOU
NANKIN
TCHEOU KIA KEOU
TCH'ANG TCHEOU
KIANG YIN
WOUKIN
SOUTCHEOU
TSUNG MING
HSIANG YANG
HAN
HOUPEI
CHIN SHAN
TE AN FOU
TAIHOU
WOU HOU
CHANGHAI
HOUANG PI
KOUEI TCHEOU
ITCHANG
HANYANG FOU
HANKEOU
YANG TSZE KIANG
ITOU
SHASI
HANGTCHEOU
SHAOSING FOU
NINGPO
HOU KEOU
KIEOU KIANG
KIN TE TCHEN
YO TCHEOU
YAO TCHEOU
TCHEKIANG
WOU TCH'ENG TCHEN
TOUNGTING
POYANG
CHOUEI HOUNG
CH'ANG TE
TAO YUEN
NAN TCHANG
WEN TCHEOU
HOUNAN
TCHANGSHA
SIANG T'AN
KIANGSI
FOU TCHEOU FOU
FOUKIEN

leia - se

NIEOU TCHANG	-	LIAONING
PEKIN	-	BEIJING
TIEN TSIN	-	TIANJIN
TCHE FOU	-	ZHANHUA
KIAO TCHEOU	-	JIAOZHOU
TCHEN KIA	-	ZHANGJIAGANG
NAN KIN	-	NANJING
SOU TCHEOU	-	SUZHOU
CHANG HAI	-	SHANGHAI
NING PO	-	NINGBO
KIEOU KIANG	-	JIUJIANG
ITCHANG	-	YICHANG
CHASI	-	SASHI
FOU TCHEOU	-	FUZHOU
TCHONG KING	-	CHONG QING
AMOY	-	XIAMEN
FORMOSE	-	TAIWAN
SOUA TEOU	-	SHANTOU
CANTON	-	CANTÃO
HONG KONG	-	HONG KONG
LONG TCHEOU	-	LONGZHOU
PAKHOI	-	BEIHAI

V

ALTO YANGZI JIANG

NAVEGAÇÃO DOS JUNCOS NO ALTO YANGZI JIANG

A simples descrição dos juncos do alto rio seria de leitura demasiado penosa, se não fosse precedida de algumas informações sobre o género de navegação que esses navios nele são chamados a praticar.

O Yangzi Jiang, com 3.000 quilómetros de vias navegáveis, apresenta nesse longo percurso uma tal diversidade de aspectos, que aí encontramos toda a gama de obstáculos que se podem esperar, de uma forma geral, da navegação fluvial. É portanto interessante olhar para as dificuldades da rota e apercebermo-nos das providências tomadas para as ultrapassar, tanto pelo construtor do junco como pela tripulação.

O Baixo Yangzi Jiang, desde a foz até Yichang (nc 1), a 1.800 quilómetros do mar, não apresenta dificuldades sérias à navegação. O rio é largo em toda a parte e tem profundidade suficiente mesmo em períodos de águas baixas, para dar acesso aos maiores juncos. Não nos aparecem, enfim, salvo uma corrente às vezes bastante violenta, nenhum dos grandes obstáculos que se encontram tantas vezes a montante de Yichang.

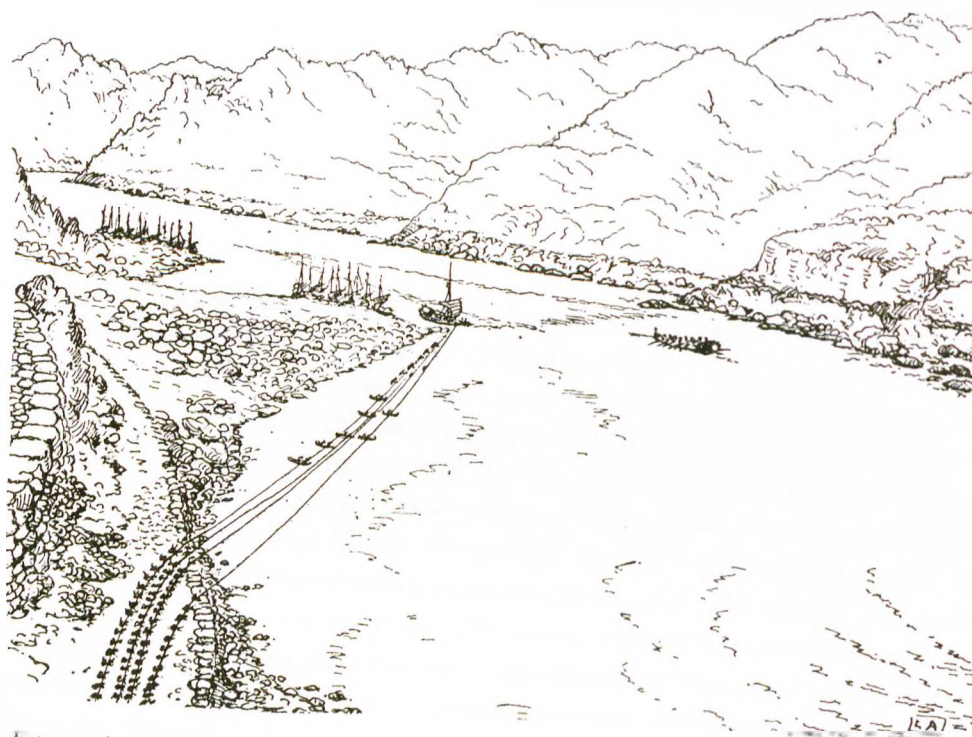
Na secção superior, que se designa com o nome de Alto Yangzi Jiang, o aspecto do rio muda totalmente. À imensa planície que se estende quase uniformemente até ao mar, sucede de repente uma região montanhosa em que o rio corre num corredor estreito, sinuoso, encaixado profundamente entre duas margens abruptas. O seu curso é cortado por numerosos e violentos rápidos, que constituem com as fortes cheias de verão, os principais obstáculos à navegação. Estes rápidos resultam de escolhos no leito do rio, de uma elevação brusca do fundo formada pelos materiais arrastados pelas torrentes e mais vezes ainda pela aproximação das margens que apertam a veia líquida.

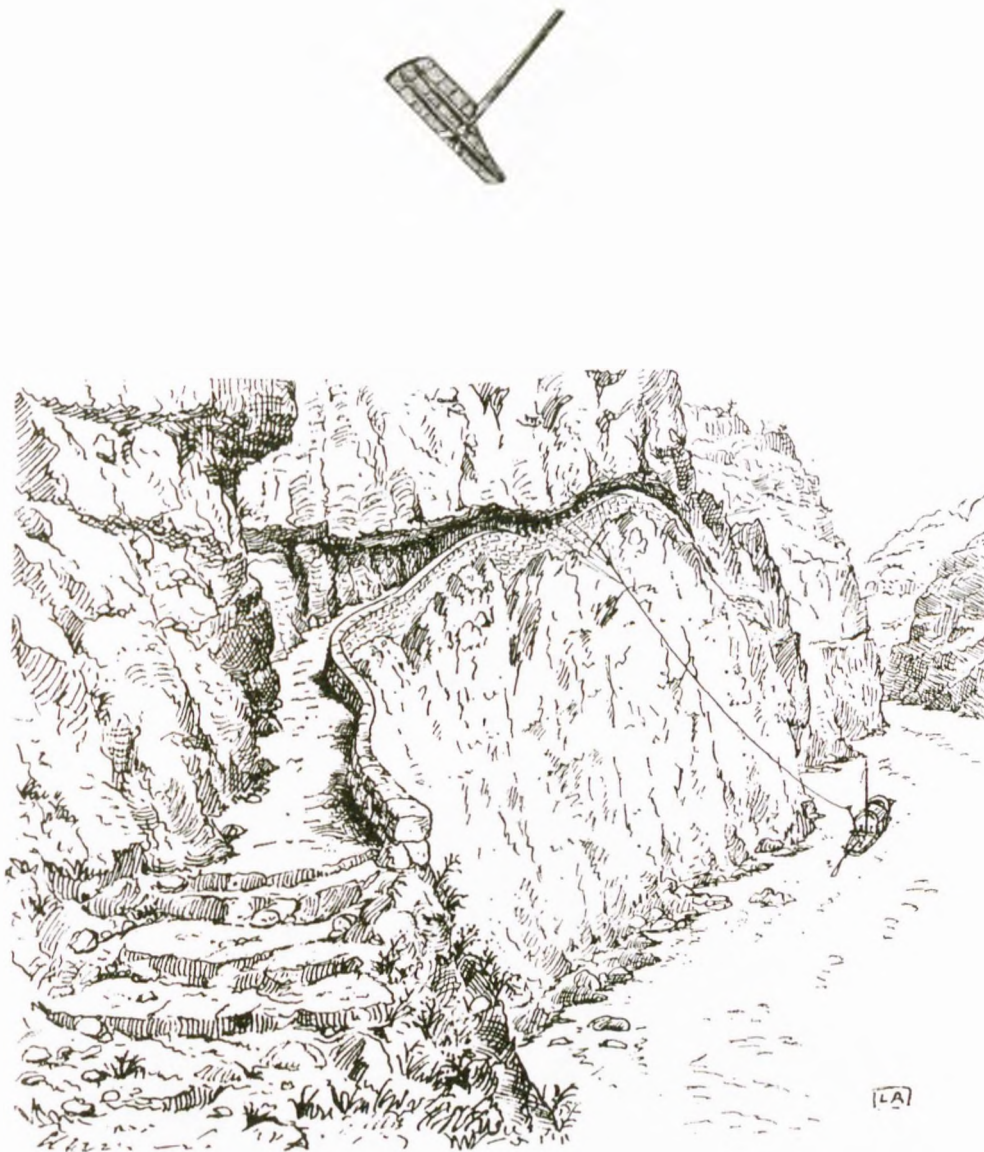
Aparecem, em geral, sob a forma duma vasta toalha de água, lisa à superfície e animada de grande velocidade. Muito larga no princípio, esta toalha aperta desenhando um grande V e termina em ponta para baixo, com uma velocidade mais e mais acentuada. De cada lado desta veia líquida, surge a água e vagas curtas e cavadas que chocam umas com as outras e rebentam ao longo das margens, enquanto que na base da ponta se formam grandes turbilhões em todos os sentidos, que descem com o tumulto e o fragor duma catarata.

TRANSPOSIÇÃO DE UM RÁPIDO

A transposição de um rápido à subida é sempre uma operação delicada e perigosa. Leva a maior parte das vezes duas a três horas, exige esforço contínuo e necessita de uma grande experiência, golpe de vista e uma habilidade manobreira de primeira ordem. Os pilotos e os patrões dos juncos, que de pais para filhos, e desde a primeira juventude, exercem esta dura profissão em que têm a vida sempre em perigo, reúnem estas qualidades.

Quanto às equipas de sirgadores e de remadores dão provas de arrojo e de habilidade extraordinária. Nada os faz parar nas suas tarefas perigosas, e se acontece algum acidente, o que é bastante frequente, fica a dever-se mais à falta de força física que à imprevidência. A sua resistência e perseverança no trabalho são incomparáveis. Durante dias inteiros, cortados apenas pelas horas das refeições, fazem a alagem dos cabos contra uma corrente violenta, ao longo dessas margens abruptas, por veredas cheias de precipícios quase inacessíveis (Estampas 2 e 3).

Mas é na subida dos rápidos que é preciso vê-los no trabalho, se se quiser apreciar as qualidades de audácia e de sangue-frio que têm que mostrar para ultrapassar os mil e um perigos imprevistos desta navegação.

Estampa 1 Panorâmica de um rápido

Estampa 2 Sirga de um junco

Estampa 3 Sirga nas gargantas do Fu Jiang

São ajudados nestas manobras por equipas suplementares de alagem, recrutadas localmente nas miseráveis pequenas aldeias encostadas à margem.

A jusante dos obstáculos que produzem os rápidos, reina uma zona de água calma, onde o junco se abriga enquanto a tripulação prepara os dispositivos para a subida.

Fortes espias, de casca de bambu com 200 a 300 metros e mais de comprido são estendidas para a margem. Uma delas passa num moitão ou num anel de cabo depois de ter sido amarrada numa travessa que está no pé do mastro (Estampa 4) e, daí enviada para terra onde será esticada à ordem do piloto. O chicote dá volta numa estaca de pedra ou numa rocha e é espertada à medida que se avança. No moitão, em que passa esta espia, aplica-se um estropo de corda, que vai por seu turno passar numa roldana fixa no tope do mastro.

Graças a este dispositivo a espia de alagem pode ser içada ou arriada para evitar um obstáculo, sem entravar o andamento dos homens da sirga. Um ou dois cabos passados a terra mantêm o junco de través.

Logo que tudo esteja pronto para se abordar o rápido, um rufo de tambor executado por ordem do piloto marca o começo das operações. Os homens da sirga, em número de 100 a 200, às vezes mesmo 300, conforme a violência do rápido, espertam as espias, enquanto a bordo, os cabos passados para terra pelo través são folgados lentamente e sem saltos, enquanto homens com croques fazem sair o junco do abrigo e o conduzem para o olho do rápido onde se forma um grande desnível. De repente, o junco é assolado por fortes vagas que lhe castigam a proa e nela quebram, inundando o convés; depois, sob a impulsão dos remoinhos e dos turbilhões o junco é furiosamente sacudido para bombordo ou para estibordo, toda a sua ossada estremece, mergulha e empina-se, dando terríveis guinadas. O momento é decisivo, angustiante. Nenhuma força humana poderia evitar um desastre se o piloto, atento aos movimentos desordenados da corrente, não agarrar o momento propício para se lançar ao ataque.

Pouco a pouco, no entanto, com o esforço combinado das espias que o prendem à margem, o junco toma

uma posição de equilíbrio entre os remoinhos e os turbilhões e chega ao olho do rápido, uma verdadeira subida duma escada líquida, que é preciso subir polegada a polegada com alternativas inquietantes de paragens e de recuos, conforme as oscilações da corrente. É uma nova prova por que é preciso passar, mas aqui a ciência do piloto não entra mais em jogo; o sucesso só depende das espias serem valentes e da resistência dos sirgadores. Se umas ou outros cederem é quase certa a perda de vidas e bens, pois se for à deriva, incapaz de se governar na sua descida desenfreada, o junco estará infalivelmente perdido se bater numa rocha.

Enfim passado o obstáculo, livre deste entrave, o junco retoma a velocidade e em breve chega ao topo da toalha líquida, onde a corrente mal se sente.

A transposição de um rápido é muitas vezes marcada por incidentes, que trazem à luz as sólidas qualidades das tripulações dos juncos.

Estampa 4 Kua Zi subindo o rio

TRIPULAÇÕES DE JUNCOS

Este pessoal compreende, além do patrão (nc 2) que tem a direcção geral das operações, o piloto de vante (Tai Kong), personagem muito importante, que acumula as funções de mestre com as de piloto em chefe. Fica à proa, com um comprido bambu que faz de sonda na mão, dando por gestos ao homem do leme as indicações para o governo. Perto dele está o grande Sao, com quatro ou cinco homens escolhidos, prontos a actuar vigorosamente a um sinal seu, assim como os grupos dos lemes de gingar laterais. Dá ordens aos homens da sirga por intermédio do seu homem de confiança, o (Lao Gin Gong) (nc 3), por meio de sinais convencionais, tangendo um tambor. Enfim, para terminar esta enumeração do pessoal adstrito especialmente ao junco, é preciso citar o cozinheiro de bordo (Estampa 5), para o qual os olhares convergem sempre com um certo enternecimento, e que passa tranquilamente os seus dias sentado num painel do convés, a descascar legumes, a cozer o arroz da tripulação e que só deita uma mãozinha à manobra no momento em que o perigo o faz sair do seu nicho.

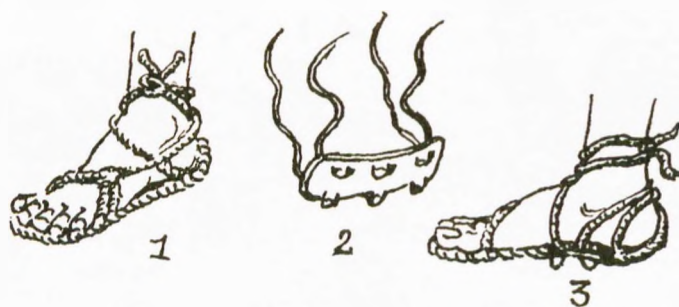
As equipas de alagem compõem-se de pessoal contratado para a travessia, cujo número pode atingir ou

Estampa 5 Cozinha da tripulação

Estampa 6 Tracção da espia de alagem

mesmo ir além de 50, e depende da altura de água que leva o rio. Esta equipa come e dorme a bordo do junco ou do seu anexo, o Wu Ban (nc 4), (Estampa 22), que o acompanha na subida do rio. A segunda equipa, essencialmente variável em número segundo a tonelagem do junco e as circunstâncias da subida, é recrutada no caminho, nas inúmeras pequenas aldeias que se erguem nas margens e nas vizinhanças das passagens perigosas. Estas aldeias compõem-se de pobres cabanas de pranchas, que se desmontam e reconstroem mais alto na arriba, à medida que o nível do rio aumenta durante as cheias de Verão. Voltam a ser reconstruídas mais a baixo, durante a descida das águas. Servem de asilo à população andrajosa, roída pela miséria e pelo ópio, vivendo unicamente do magro salário que obtêm com a alagem dos juncos. Este bando de miseráveis, composto por homens de todas as idades, mulheres e crianças, é dirigido por um chefe armado com uma chibata de bambu que agita febrilmente, berrando como um doido e gesticulando para estimular, sem grande sucesso de resto, o zelo dos sirgadores.

A tracção da espia faz-se com uma faixa de tecido grosso passada a tiracolo num dos ombros (Estampa 6). Esta faixa tem nas duas extremidades unidas por um cordão de três a quatro metros, uma anilha de ferro do tamanho

duma grande sapeca chinesa. Passada à volta da espia de alagem, o cordão é arrastado por ela mesma para vante e prende tanto mais, quanto mais a tracção é forte. No entanto bastará uma simples paragem na tracção para que o cordão se solte, e que o sirgador fique liberto instantaneamente da espia. Este dispositivo garante uma segurança perfeita, pois, muitas vezes, num brusco estição da espia, o sirgador arrisca-se a ser precipitado no rio, duma arriba por vezes muito alta. Para andarem nos trilhos pedregosos, os cules sirgadores usam sapatos feitos com uma sola de palha atada ao pé por cordões. Nos terrenos escorregadios, prendem por baixo das solas um patim de ferro (Estampa 7).

Estampa 7 1. *Sandália de cule.*
2. *Patim*
3. *Sandália com patim para cule sirgador.*

A equipa do junco compreende três ou quatro latagões, bons nadadores, cujo papel, particularmente perigoso, é duma importância capital na subida do rio. A sua tarefa é desenrascar a espia sempre que ela fique presa nas rochas ou noutros obstáculos, tanto nas margens como nas águas mais revoltas. É por vezes com prodígios de acrobacia que eles conseguem trepar a falésias a pique ou infiltrarem-se nos recantos dos rochedos varridos pelas águas em fúria. A sua destreza e o seu sangue-frio são na verdade extraordinários.

Em todas as operações de subida, os grandes juncos fazem-se acompanhar por um Wu Ban (ver Estampa 22), uma espécie de embarcação ligeira, de pequeno calado, servindo para o transporte das espias e para o vai-vem dos sirgadores entre o junco e a arriba. Entregue só aos seus meios, o grande junco não poderia, sem perigo, executar estas manobras que se repetem a cada momento do dia.

A NAVEGAÇÃO NA DESCIDA

Na descida as dificuldades são de outra ordem; as equipas ficam a bordo e só intervêm, por ordem do piloto, para accionar os remos e o grande Sao, tendo em vista facilitar as evoluções quando o junco fica sem velocidade. É um espectáculo verdadeiramente impressionante esta descida a grande velocidade através dos rápidos. Os mastros foram arriados e deitados por fora do costado ao longo do casco, as espias, as velas e os remos sobressalentes são colocados a monte numa inextricável desordem sobre os tectos dos rufos, enquanto o convés fica cheio de remadores, 60 a 80, de torso nu, os calções azuis flutuando ao vento, uns manobrando os remos laterais, de pé e face à proa, os outros os grandes lemes de gingar laterais. Uma equipa, dirigida pelo piloto de vante, actua no Sao intermitentemente, subitamente, energicamente, para evitar um perigo imediato.

Tudo isto se passa no meio de gritos, de vociferações que a ameaça de um perigo acentua. Depois tudo entra na ordem e os remadores retomam a cadência, acompanhados pelo canto do chefe de fila, a que respondem

com o refrão habitual " Niao Nie ", cem vezes repetido no mesmo tom monótono.

Esta incursão no domínio dos rápidos pode explicar certos pontos da construção chinesa que uma descrição, mesmo muito precisa, não poderia pôr em relevo se não fosse completada por um olhar lançado sobre a prática desta navegação tão pouco conhecida. Permite, além disso, mostrar as dificuldades ultrapassadas pelos marinheiros chineses que foram tantas vezes menosprezados nas suas construções, métodos de navegação e mentalidade. É preciso ter assistido a esta luta incessante e perigosa contra as diversas formas, por vezes dissimuladas, que apresenta o elemento líquido, para nos convencermos da audácia e da resistência destes bravos marinheiros chineses que nunca poderemos deixar de admirar.

A Estampa 1 representa a vista panorâmica de um rápido durante a subida de um junco por meio dos dispositivos de alagem que acabámos de descrever. Este rápido apresenta a forma mais geral, dita em degrau de escada, produzido pela aglomeração de pedras roladas por uma torrente da margem esquerda, pedras que são despejadas perpendicularmente ao canal reduzindo assim a largura do rio.

A jusante deste degrau, principal obstáculo que tem este rápido, dois grupos de juncos estão estacionados nesta mesma margem, abrigados da grande corrente. Os do grupo mais afastado procedem à descarga das suas mercadorias que serão transportadas por via terrestre às costas de homens, a fim de aliviar o junco e também para evitar os riscos de naufrágio, tão frequentes nestas circunstâncias. Uma vez descarregados, os juncos sobem na sua vez, até ao segundo grupo e fazem os últimos preparativos para transpor o rápido. A primeira operação consiste em estender as espias de alagem, duas, três e mesmo quatro, conforme a tonelagem do junco e a força da corrente.

Estas espias são mantidas acima da água por sampanas e homens ao longo da margem, para evitar que fiquem presas debaixo das rochas.

Chegam assim ao caminho de alagem, onde as equipas compostas por centenas de homens, mulheres e crianças, estão prontos a agir ao sinal dado pelo piloto do junco. Uma destas espias, dita de segurança, dá volta numa rocha e é embarcada à medida que os cules vão avançando. Um segundo trilho, escavado alguns metros acima desta última, será utilizado durante as cheias.

RECRUTAMENTO DOS CULES PARA A ALAGEM

O número de cules para a alagem recrutados no local para a subida dos rápidos é, em geral, importante. Homens, mulheres e crianças de todas idades, todos enfezados e fracos, apresentam-se em multidão para tomar parte neste trabalho, ainda por cima pouco remunerador. Nem todos são aceites, mas os que o não são, não têm nenhum escrúpulo, uma vez a manobra acabada, de se juntar aos outros para receber o salário a que não têm direito.

Naturalmente que são tomadas precauções para evitar estes abusos, consistindo uma delas em marcar um dos braços do contratado com um sinal a tinta da China que servirá de prova no momento do pagamento. Sendo este carimbo bastante frágil, o menor atrito o poderia apagar, pelo que o homem tem cuidado em ter o braço no ar, evitando qualquer contacto, o que o torna um trabalhador inútil. O patrão tem que ter muita paciência e muita indulgência, para tolerar tal atitude, que é contrária aos seus interesses, mas que ele se obriga a aceitar para salvaguardar o ganha-pão destes miseráveis que, apesar de tudo, lhe são indispensáveis.

GRANDE JUNCO DE COMÉRCIO

Este junco (Estampa 8) representa, sem contestação, o tipo mais apropriado à perigosa navegação nos rápidos do Alto Yangzi Jiang.

Há-os de várias dimensões, oferecendo sensivelmente as mesmas características; os maiores atingem 40 a 45 metros de comprimento e um deslocamento de 80 a 100 toneladas.

O casco é construído solidamente, o convés pouco elevado acima da água e livre em dois terços do

comprimento, tendo em vista facilitar a manobra das espias e dos remadores.

A disposição do convés consiste num rufo construído para ré do mastro e que se divide em três partes. A de vante reservada ao pessoal, a do centro encerra o leme e tem uma pequena ponte onde fica o piloto, e por fim a de ré, muito exígua, dá passagem à cachola do leme. Estas três partes são cobertas com um tecto fixo, feito de esteiras revestidas com um verniz que as torna impermeáveis.

O tecto que cobre o compartimento do leme é mais alto na parte de vante para dar visibilidade ao homem do leme. O casco apresenta um adelgaçamento considerável, que com as duas fortes cintas que o cinturam assegura uma sólida ligação no sentido longitudinal.

As anteparas estanques são pouco numerosas, duas ou três a vante e duas a ré, para localizar os veios de água que se produzem habitualmente nestes locais a seguir a um encalhe ou a um embate numa rocha. Todo o comprimento do porão é utilizado para as mercadorias, salvo um pequeno compartimento enquadrado por duas anteparas estanques que é reservado para a cozinha da tripulação.

O convés é constituído por painéis móveis que assentam sobre um forro fixado no interior do casco e no qual foi cavado um sulco para receber e evacuar a água do convés. O junco não tem guincho nem cabrestante; todas as manobras de força são feitas a braço, e a maior parte das vezes em terra, por equipas de alagem.

Duas ou três travessas de madeira assentam sobre o alcatrate e são solidamente fixas por botões feitos de rota. Servem de cabeços e de cunhos para dar volta às espias e para as manobras correntes das velas. No painel de vante e fazendo corpo com o casco, uma outra travessa serve de suporte ao Sao (nc 5). Os extremos destas travessas que saem 50 centímetros fora do alcatrate, são usados para aguentar o junco por meio duma estaca dirigida para vante e na água para o fundo, seja para se evitar uma atracação demasiado violenta ou quebrar o seguimento do junco. A manobra desta estaca é delicada; exige uma grande prática para assegurar bom resultado, do qual depende muitas vezes a existência do junco. (ver II Parte, Estampa 54, figura 6).

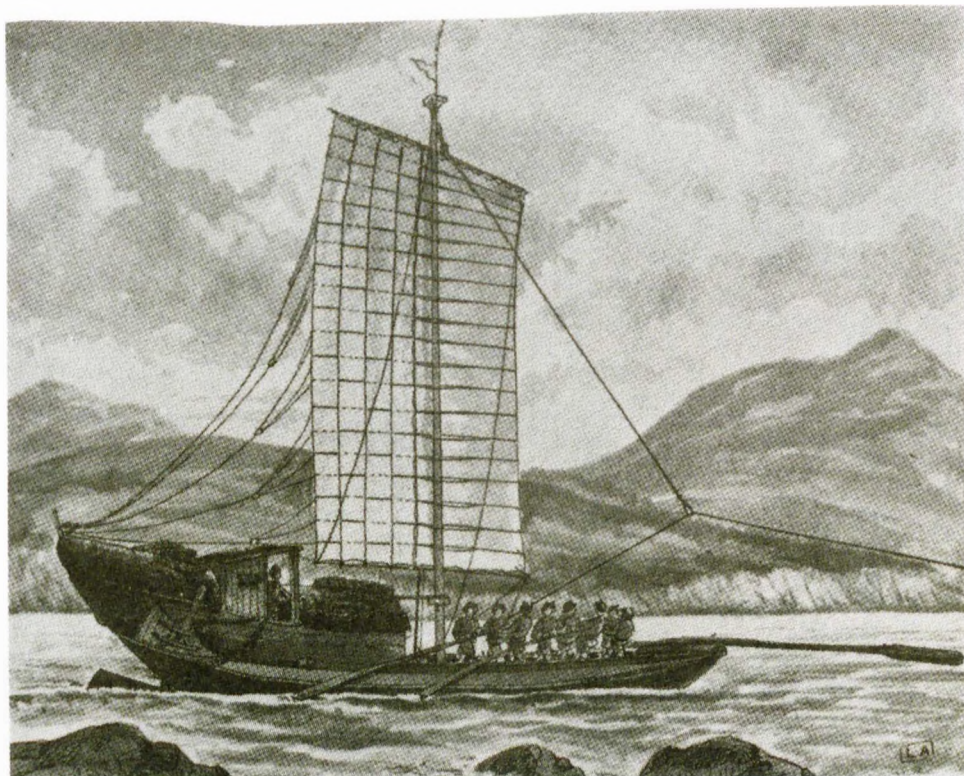
Duas outras travessas salientes servem de apoio aos imensos lemes de gingar laterais. O leme é de grandes dimensões; a sua porta compensada adapta-se perfeitamente com a forma curvilínea da carena que se ergue numa curva regular para formar o painel da popa.

Observando esta porta de leme que, pelo seu perfil, se harmoniza tão bem com a curvatura da carena e cuja parte inferior está no prolongamento do tabuado de fundo, é-se levado a crer que a compensação foi realizada não com o fim de diminuir o esforço sobre a cana do leme, mas tendo em vista colmatar o vazio para a parte de vante da madre, a fim de proteger esta contra um choque brutal de um objecto sobre o qual o junco deslizasse. É também com o fim de reagir contra um esforço imprevisto sobre a madre que o leme é cinturado por uma forte espia cujos chicotes dão volta nas duas travessas da popa.

Normalmente, estes juncos têm um leme sobressalente que está, em geral, colocado na antepara exterior do rufo. Além das velas que não são usadas senão na subida do rio, os meios de propulsão consistem em dois ou quatro lemes de gingar laterais que se apoiam em pivots encastrados nas travessas do convés sendo cada um deles manobrado por uma equipa de oito a dez homems.

A vante destes lemes de gingar, há seis a oito remos de cada bordo que servem igualmente para a propulsão. Enfim, um enorme Sao (nc 5) com uma vintena de metros assenta entre dois cunhos sobre a travessa de vante. É de uso constante no decorrer da navegação, sobretudo na descida em que o junco se desloca com a corrente e não obedece ao leme.

Um mastro muito alto, quase tão comprido como o juncos sem ovéns e sem estais, é montado a alguma distância para vante do rufo. Assenta numa espessa prancha de madeira, no fundo do porão e graças a duas falcas móveis que o encaixam na enora. Pode facilmente desmontar-se e trazer-se para o convés.

O mastro é envolvido, a dois metros acima do convés, por uma espessa coroa de madeira na qual é escavado um sulco, servindo de goteira por onde escorre a água ao longo do mastro. A coroa serve ainda de apoio à vela quando esta é arriada.

Estampa 8 Junco de comércio

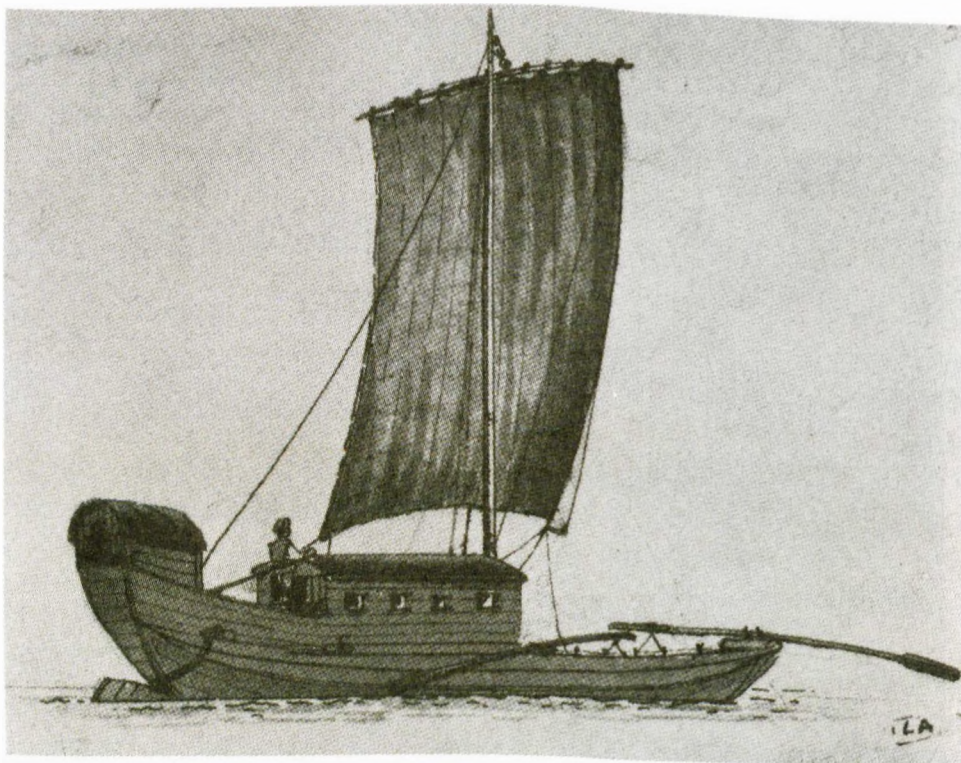
A vela é feita em duas partes da mesma largura; a que está em contacto com o mastro, de panos cosidos, enquanto a outra é formada por panos separados e simplesmente ligados por uma cosedura em ponto de bainha. Estas duas partes são reforçadas por um grande número de varas transversais, fixadas, por um lado, junto da parte do pano encostada ao mastro, e por outro, alternativamente de um lado e de outro dos panos separados.

A alagem do junco opera-se como já vimos mais acima com uma grande espia feita de casca de bambu. É amarrada num cabeço no pé do mastro, passa depois num estropo ou num moitão ligados à extremidade de um cabo que desce para o convés depois de ter passado numa roldana no tope do mastro. Do estropo a espia vai para a margem. Este dispositivo de roldana móvel permite içar ou arriar a espia à altura que for conveniente para os obstáculos do caminho.

Na travessia de descida, arria-se sempre o mastro, que não serve nem para a alagem, nem para o velame, pois um junco nunca desce à vela, por muito favorável que seja o vento. A tripulação é utilizada nos remos, de pé e de frente para a proa e só deixa de remar para tomar as refeições. Chegada a noite, são montadas esteiras no convés e os homens deitam-se lado a lado apertados como arenques (Estampa 14)

KUA ZI (nc 6)

O Kua Zi (Estampa 4) é especialmente destinado ao transporte de passageiros. Este tipo de junco está a desaparecer de alguns anos a esta parte, diante dos navios a vapor que asseguram as comunicações entre Yichang (nc 1) e Chongqing (nc 7). O comprimento vai de 18 a 25 metros, a boca de 3,5 a 5 metros. O casco é maciço, pouco robusto e o aspecto não é elegante. Pelo contrário, a decoração está bem concebida para dar um certo conforto ao viajante complacente.

O alojamento afectado ao uso dos viajantes ocupa dois terços do espaço compreendido entre o mastro e o painel da popa. Compõe-se de três câmaras, com tectos altos, decoradas com pinturas e separadas por anteparas móveis, tendo ainda uma câmara mais a ré, que serve de cozinha e de alojamento para os criados. Depois deste

Estampa 9 Kua Zi do Min Jiang

rufo fica o compartimento do leme, aberto por três lados e com uma cobertura mais elevada, permitindo ao homem do leme, em pé em cima duma pequena plataforma, ver à sua volta. Por trás deste abrigo, um modesto reduto serve de alojamento ao patrão e à família sendo a porta de entrada decorada com um nicho, semelhante à frente de um pagode esculpido onde reinam os deuses tutelares, e diante dos quais ardem permanentemente varinhas perfumadas.

O Kua Zi tem, como a maior parte dos juncos do Alto Yangzi Jiang, um grande Sao a vante, dois lemes de gingar laterais e vários remos a cada bordo.

Um mastro alto e sólido ergue-se junto da antepara de vante do rufo; enverga uma simples vela rectangular de algodão que só é utilizada para a subida.

O laopan (nc 2) - patrão do junco - fica, quando se navega, no tecto do rufo, donde dirige as manobras de alagem enquanto à proa, o piloto chefe, sonda continuamente com um comprido bambu, observando os bruscos movimentos da corrente, que possam necessitar da intervenção imediata do Sao. Outros juncos do mesmo tipo (Estampa 9) afectos igualmente ao transporte de viajantes navegam no Alto Yangzi Jiang e seus afluentes. O casco é mais leve, a popa menos maciça e o conjunto mais elegante que o do Kua Zi, descrito mais acima. Estes juncos sobem o Min Jiang (nc 8), grande afluente da margem esquerda do Yangzi Jiang, até Chengdu (nc 9), capital da província de Sichuan (nc 10), durante o período das cheias de Maio a Novembro.

INSTALAÇÕES INTERIORES DE UM KUA ZI

Penetremos agora na intimidade destes juncos que tantos viajantes estrangeiros conheceram, por os terem utilizado nos seus passeios no Alto Yangzi Jiang, na época, pouco longínqua ainda, em que os navios a vapor não asseguravam o serviço entre Yichang e Zhenjiang.

O junco que vamos descrever nas ocupações diárias dos seus habitantes é um Kua Zi de tonelagem média, dez a doze toneladas, decorado como uma casa flutuante (house boat), para uso dos viajantes. Os

funcionários chineses servem-se igualmente dele nas suas deslocações oficiais em vez dos juncos militares, chamados Pa Chuan, que oferecem menos comodidades para as suas recepções.

O comprimento do Kua Zi em questão é de cerca de 20 metros, a boca de 3,50 a 4 metros, o calado médio de 3 pés.

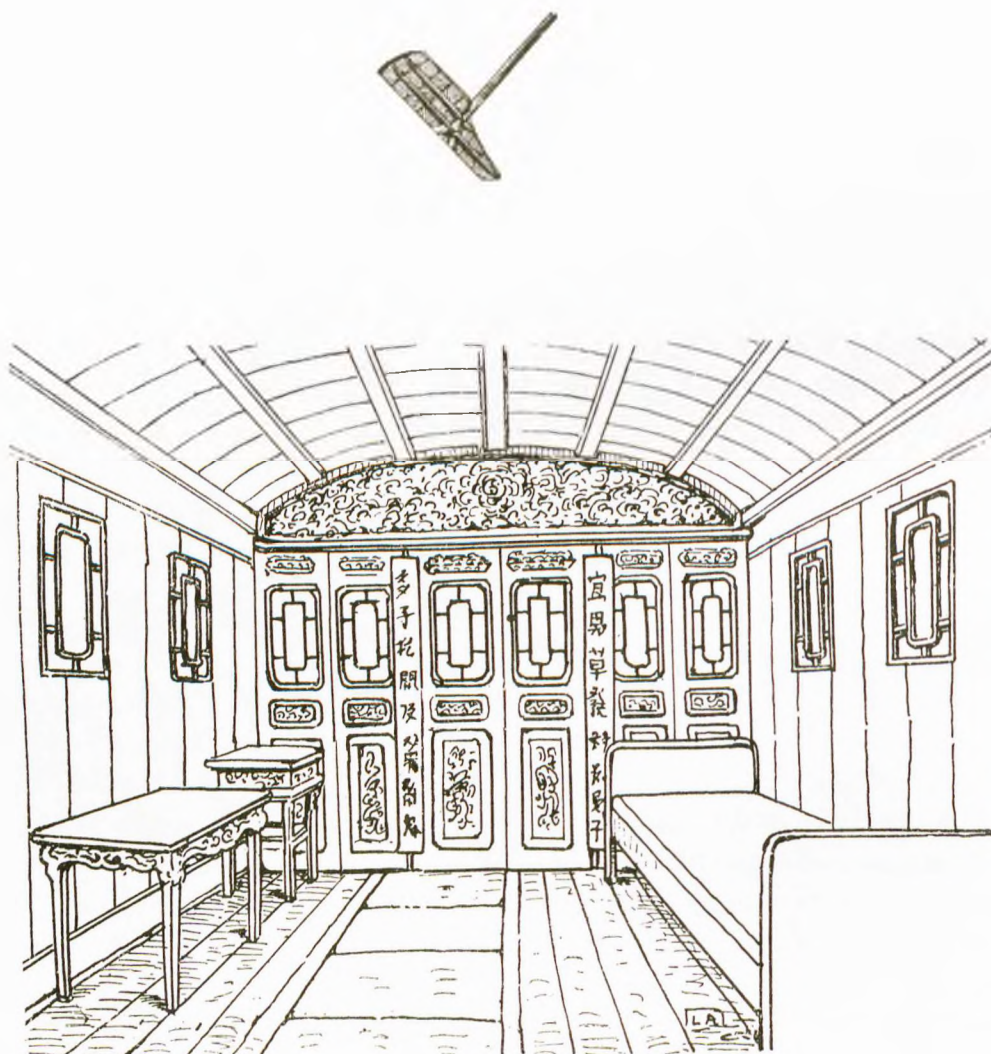
As suas instalações consistem num rufo de 7,50 metros de comprido, 3,50 metros de boca, 2,5 metros de altura. Como a parte exterior do rufo coincide com os bordos, a circulação entre proa e popa só se pode fazer passando pelo tecto do rufo, a que se tem acesso por meio duma escada encostada à antepara a vante, perto do mastro. Este rufo é exclusivamente para serviço do viajante e da sua casa. A ré fica o compartimento do leme e o alojamento do patrão.

Quanto à tripulação, dispõe em tudo e para tudo do convés a vante com 8 metros de comprido, entre o mastro e a roda de proa. É aí que executa as manobras das amarras, dos lemes de gingar e do grande Sao, é aí que cozinha, toma as refeições e descansa de noite. Custa a perceber, como os 23 homens que compõem a tripulação, às vezes mesmo mais, possam ocupar-se de tudo isto num espaço tão restrito.

É preciso notar que este convés não está equipado nem com cabrestante nem com âncoras, aparelhos que não se usam nos juncos do Alto Yangzi Jiang, e que por outro lado os meios de propulsão, remos e remos de gingar, ficam ao longo da borda durante as refeições, assim como no fundeadouro.

O rufo do viajante compreende quatro compartimentos, separados por divisórias móveis, sendo o maior, o de vante, com 3,50 por 2,50 metros. Serve de sala de recepção, de escritório e de casa de jantar (Estampa 10). Uma porta com dois batentes dá para o convés de manobra e é o acesso principal ao alojamento do viajante. Quando o junco é ocupado por um mandarim, esta porta é ornamentada com tapeçarias vermelhas com cercaduras brancas, lanternas e bandeiras enquadrando o guarda-sol vermelho com vários folhos. Aos lados do rufo há tabuletas com letras de ouro, com os títulos e funções do mandarim (Estampa 11). A sala de recepção é mobilada com um divã, mesas, cadeiras, e outro mobiliário de que o viajante paga o aluguer, se não forem de sua propriedade. A roupa de cama e os utensílios de mesa e de cozinha, são igualmente encargo seu.

Finas esculturas junto das divisórias e painéis, com inscrições em fundo dourado, dão a este interior um cunho de originalidade e de conforto, que começa por nos seduzir. Mas esta sensação de bem-estar e de intimidade desaparece quando o junco larga as amarras e começa a viagem. A tripulação está aos remos, os pesados lemes de gingar laterais são postos em movimento e com os esforços redobrados destes homens, berrando como doidos e batendo o pé para se entusiasmarem, toda a ossada do Kua Zi estremece, e o barco inclina-se com balanços bruscos. Estas manobras repetem-se vezes sem conta durante o dia, sempre desagradáveis, havendo ainda a somar os acidentes materiais que invariavelmente acontecem, à loiça em particular, e que são sempre irreparáveis durante a viagem. O infortunado viajante só tem uma maneira de se furtar, pelo menos momentaneamente, a estes contratempos físicos, que é sair de bordo quando as circunstâncias o permitam, no Hong Chuan que teve a precaução de obter antes da partida de Yichang. Não insistamos mais nos outros aborrecimentos que esperam o locatário estrangeiro, a quem faltam as comodidades mais indispensáveis, assim como à tripulação, cuja vizinhança é muitas vezes intolerável.

O quarto de dormir que se segue ao salão tem dimensões um pouco mais pequenas: 3,50 m. por 2 m. É iluminado por duas janelas a cada bordo, e mobilado sumariamente com um canapé rústico ou uma cama de bambu e vários objectos trazidos pelo viajante. Este quarto comunica com o seguinte, destinado aos criados, por uma porta instalada na antepara móvel. É um pequeno reduto de 3,50 m. por 1,50 m., ocupado quase na totalidade por uma cama de campanha. Penetramos a seguir no último compartimento, que serve de cozinha do viajante. De dimensões ainda mais reduzidas que o anterior, 3,50 m. por 1,25 m, está atravancado de toda a espécie de utensílios caseiros, forno, bateria de cozinha, tudo numa desordem inaudita. Quanto a provisões de boca estão arrumadas, aqui e ali, nos porões, debaixo do chão do rufo, entre a desordem das malas, caixas e mais bagagens do viajante. Entre os utensílios que é indispensável obter antes da partida assinalemos os recipientes

Estampa 10 Interior de um Kua Zi de Mandarim

e os jarros destinados à depuração da água para as necessidades diárias. Esta água, tirada à borda, não é potável; vem carregada de matérias sólidas, com lodo amarelado em suspensão, que só desaparece se se lhe deitar alúmen.

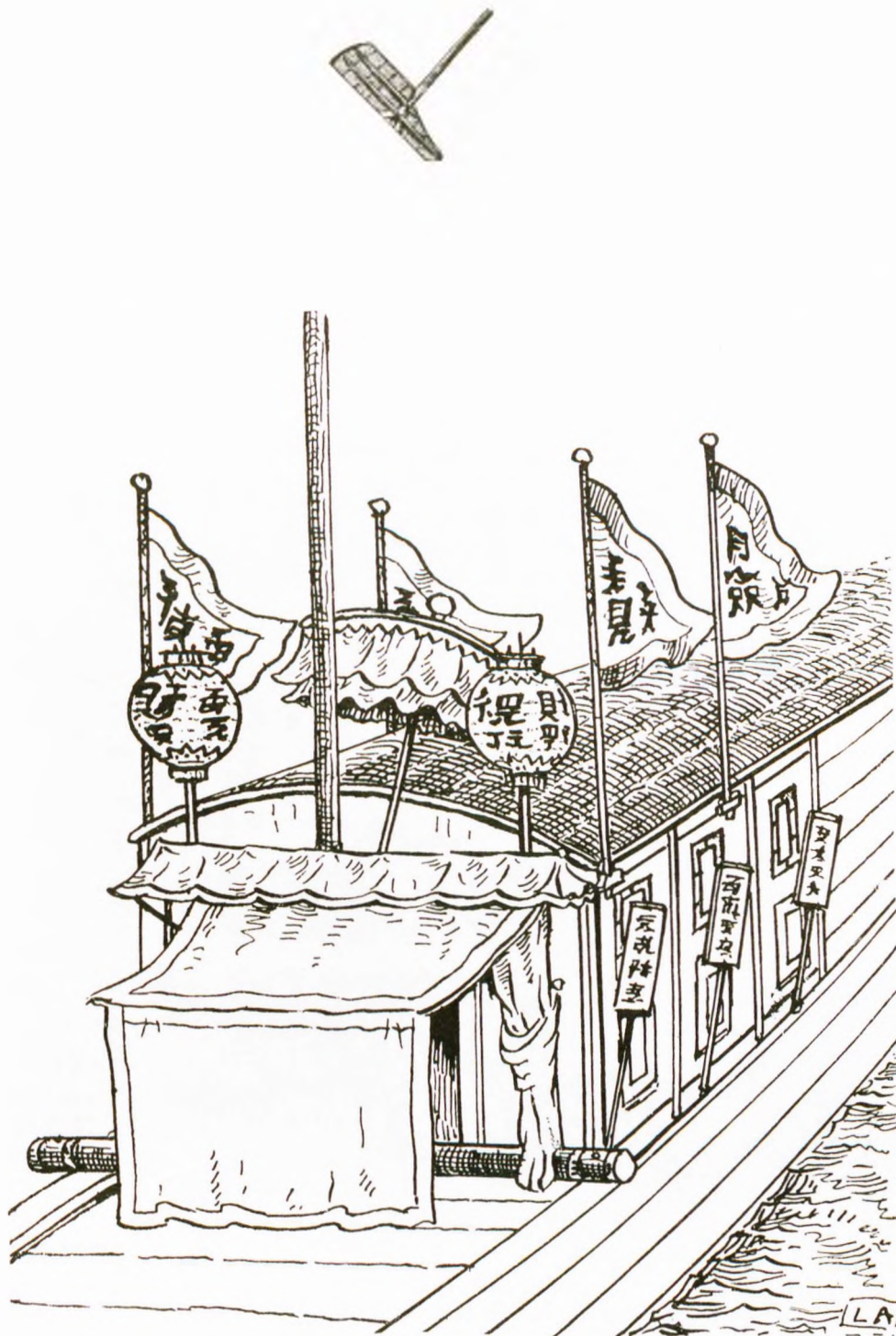
CASA DO LEME

Saindo deste grande rufo pela porta da cozinha, entramos na casa do leme (Estampa 12), um vasto compartimento com cerca de 3 metros de lado que está destinado a vários usos, sendo o principal o posto de navegação ocupado pelo homem do leme. Este, empoleirado na sua pequena ponte, donde tem visão por cima e para os bordos do rufo, manobra com habilidade e vivacidade o potente leme cuja acção se combina com a do grande Sao, a vante.

À volta dele, numa confusão indescritível, caçarolas e moitões, marmitas de arroz e cabos, galinhas e patos que se agitam muitas vezes na companhia de um porquito rabujento, à procura de comida por entre os detritos da cozinha que estão por aqui e por ali no convés.

É com efeito nesta capoeira improvisada que a mulher do patrão prepara a sua comida, descasca a hortaliça, lava o arroz, corta a cabeça aos animais e faz tantos outros trabalhos sujos e nauseabundos, como seja a lavagem dos andrajos que secam depois no tecto, ao lado dos quartos de porco, peixes salgados, patos lacados e outras provisões de boca. É neste mesmo compartimento que as águas do porão se juntam e ficam estagnadas até ao momento que as suas emanações fétidas chamem a atenção de quem as despeje.

A Estampa 12 mostra o interior da casa do leme onde os três convivas habituais, o patrão, o piloto e o homem do leme, tomam as refeições acocorados à volta da marmita de arroz, enquanto a mulher do patrão e o filho ficam à entrada da porta que dá acesso ao último compartimento do seu alojamento. Depois da refeição da tarde, esteiras e painéis móveis são colocados à volta das aberturas para transformar em dormitório este pátio sujeito a todos os ventos. O piloto e o homem do leme, pouco exigentes quanto à questão do conforto, instalam-se como podem, neste dormitório improvisado.

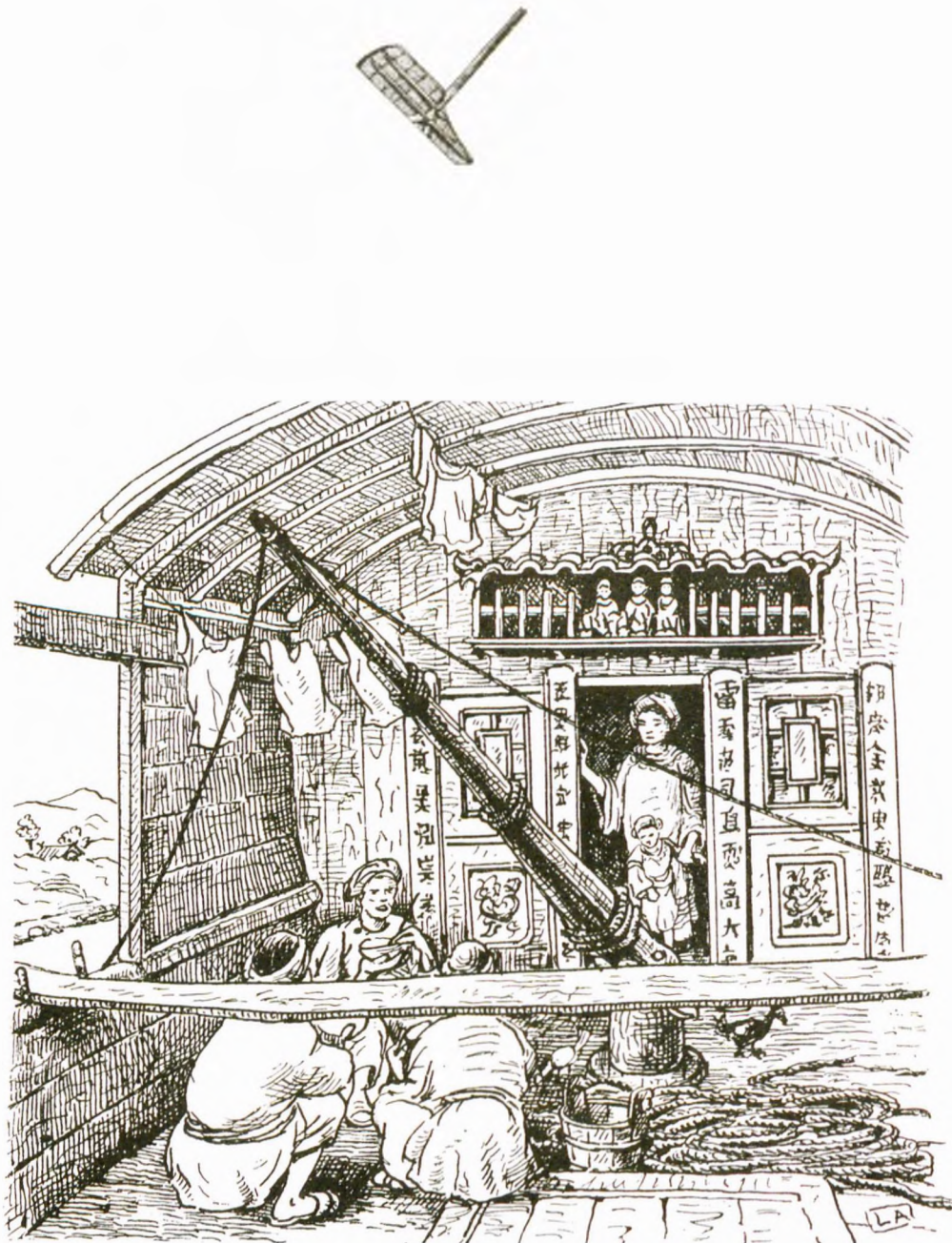
O último compartimento, que é ocupado pelo patrão e pela família, é o mais exíguo e o menos habitável

Estampa 11   Porta de entrada do salão de recepção

de todo o junco. Duas pranchas, servindo de camas, constituem o único mobiliário deste tugúrio que fica encostado ao painel da popa, de que toma a forma alargada na parte de cima, estreita em baixo, o que torna a circulação impossível. Duas lucarnas a cada bordo, uma terceira a ré, dissipam mal os miasmas da latrina instalada ao pé dos catres.

Não deixemos estes estranhos compartimentos de ré sem assinalar o modesto altar colocado por cima da porta do patrão, e onde fica encerrada a divindade tutelar do junco. É aí que reside Tianhou (nc 11), a "Rainha do Céu", padroeira dos marinheiros, diante da qual ardem permanentemente delgadas varinhas perfumadas - "pauzinhos *djoss*" e papéis divinos - "papéis *djoss*" - como são chamados em linguagem "pidgin" ou gíria anglo-chinesa.

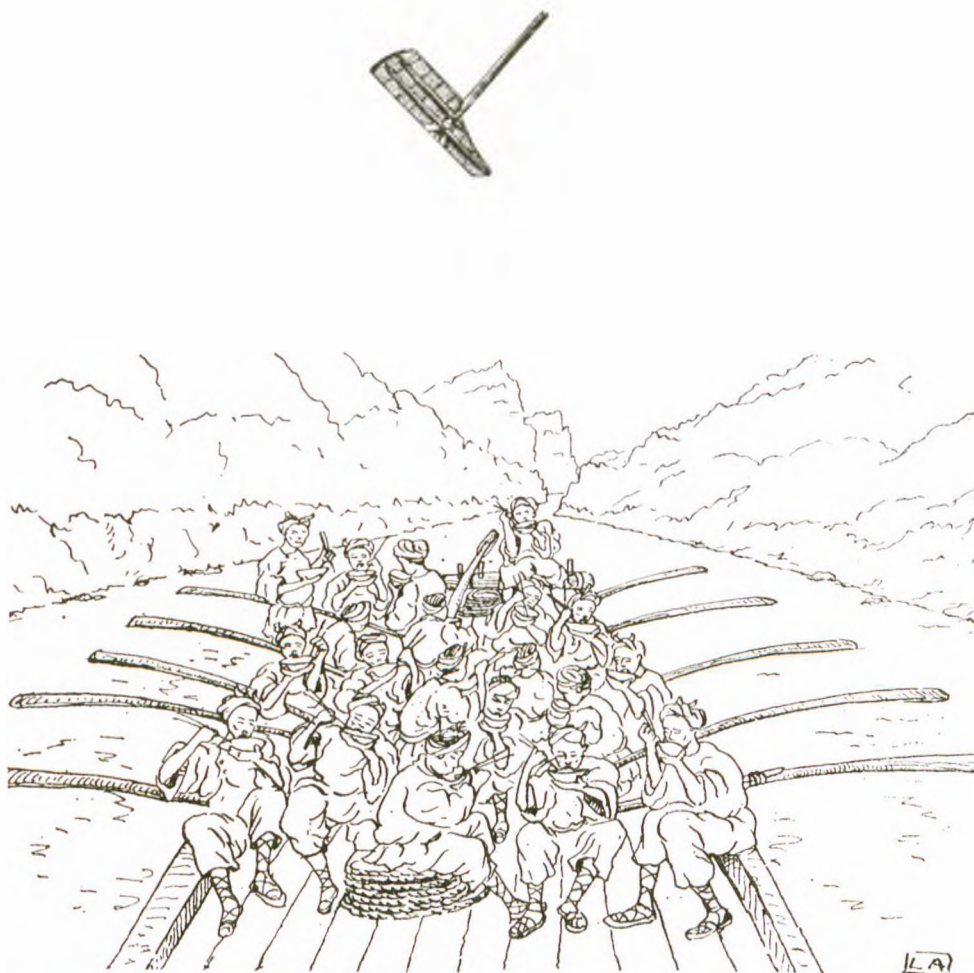
REFEIÇÃO DA TRIPULAÇÃO

Voltemos agora ao convés de vante onde a tripulação exerce as suas ocupações quotidianas, quando o serviço de alagem não a chama para as margens do rio. Ei-los a tomar a sua refeição (Estampa 13).

O Kua Zi desce lentamente ao sabor da corrente, os remos e o Sao estão fora de água e prontos a ser

Estampa 12 Casa do leme

postos em acção por ordem do patrão, que, do alto do tecto do rufo, vigia o rumo. À subida, a refeição toma-se a maior parte das vezes quando o junco está amarrado, ao abrigo da corrente, e a horas variáveis consoante as circunstâncias da navegação. Em geral há três refeições quando se navega, duas nos dias de descanso. Os homens ficam acocorados no convés, com a tijela de arroz numa mão e noutra os pauzinhos de que se servem a todo o instante para debicar numa tigela comum, um bocado de carne ou de hortaliça, que misturam com o arroz, o seu alimento principal. Acabada a tigela, o homem pode comer outra e mesmo uma terceira.

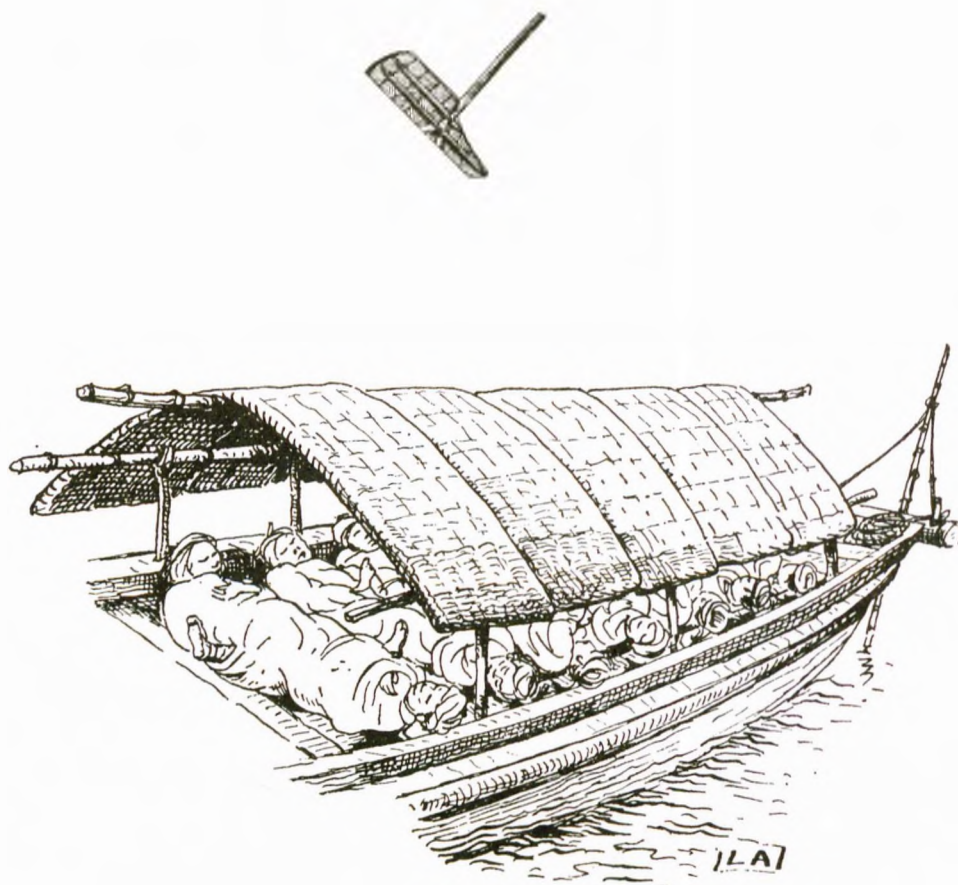
Quanto à bebida, consiste unicamente em chá bem quente que o cozinheiro deita na tijela depois da refeição. Não há álcool, nem vinho de arroz, o que os sirgadores encontram facilmente nas estalagens e nos locais em que se fuma ópio, sempre muito numerosos nas aproximações dos rápidos.

O cozinheiro é, pelas suas funções, um personagem importante que goza duma grande simpatia entre a tripulação. Ocupa, no convés a vante, um pequeno compartimento no porão (Estampa 5), arranjada especialmente para ele e para as grandes marmitas em que coze o arroz, ocupando-se tranquilamente das suas tarefas, sem se incomodar com a desarrumação, as rixas, os gritos que ouve à sua volta. Só em casos graves é que sai do seu buraco, para se juntar à guarnição e ajudar nas manobras urgentes. Se a situação se torna crítica, tenta aplacar o furor dos génios maus das águas, deitando no rio algumas mãos cheias de arroz. Este gesto conciliador traz-lhe a gratidão de toda a tripulação que volta a ter confiança no futuro do seu destino.

Estampa 13 Refeição da tripulação

DORMITÓRIO

Depois da refeição da noite são tomadas medidas para transformar a casa de jantar em dormitório. Para este efeito, são colocados à mesma distância umas das outras estacas à borda, ligadas depois transversalmente por varas, sobre as quais vão assentar grandes esteiras impermeáveis. Este dormitório improvisado é largamente aberto dos lados. Os homens, deitados de qualquer forma no convés, sempre mal vestidos, expostos ao vento, ao frio e à chuva, não têm outro recurso para aguentar estas intempéries, senão enroscar-se uns nos outros como arenques, ou enrolar-se dois a dois num cobertor, com a cabeça de um em frente dos pés de outro (Estampa 14). Ao nascer do dia toda esta armação que cobre o convés é prontamente levantada, as esteiras são guardadas por baixo do tecto do rufo, e serve-se a primeira refeição de arroz.

LARGADA

Acabada a refeição o junco começa a tomar medidas para a largada. Os cabos e as estacas que mantêm o navio afastado da margem são metidos dentro, os remos e os remos de gingar laterais começam a ser accionados, fazendo estremecer toda a carcaça do navio, entrando depois em acção o grande Sao. Os remadores, de pé no convés, a cara virada para vante (Estampa 15), inclinam-se para trás, mergulham na água o seu grande remo e empurram-no diante deles, enquanto dois potentes lemes de gingar laterais, duma dúzia de metros de comprido, são manobrados por uma equipa de oito a dez homens, dirigidos por um homem que fica no exterior do convés, em cima duma prancha que dele sai. É então que começa um barulho infernal: a tripulação, toda ela, grita, uiva, discute até ao momento em que o chefe de equipa, dominando a algazarra com a sua voz forte, faz ouvir a melopeia que vai marcar o ritmo do movimento dos remadores. A calma volta pouco a pouco e os homens manobram em cadência, acompanhando--se com o refrão monótono " *Niao Niae* ", muitas vezes repetido. Depois, subitamente, rompendo o silêncio, o ritmo acelera-se, seja à vista de um junco que se quer ultrapassar, seja para transpor uma passagem difícil. O andamento precipita-se, as equipas dão força de remos, batendo fortemente com o pé, todos à uma, o canto transforma-se em uivos, em vociferações selvagens que se repercutem de um junco para outro e nos flancos abruptos das gargantas. Estas ruidosas manifestações são toleradas, senão provocadas pelo piloto que dirige as manobras e conduz o junco. O seu papel é, nesta sequência, dos mais

Estampa 14 Dormitório da tripulação

importantes: de pé na travessa de vante em que assenta o Sao, segura nas mãos um comprido bambu (Estampa 15), que lhe serve para sondar o canal, agita-se como um diabo, profere injúrias, mostra o punho aos remadores para os forçar a redobrar de esforços. Durante isto, o patrão, acocorado no seu posto habitual, debaixo do tecto do rufo, assiste impassível a este tumulto ensurdecedor que se desenrola a seus pés. A sua autoridade é, por assim dizer, quase nula, e por isso os homens aproveitam para trabalhar o menos possível, o que se explica pelo facto de serem alimentados durante toda a viagem qualquer que seja a sua duração, e por terem recebido o salário antes da partida. No princípio deste século, esses salários atingiam 3.000 sapecas (7 a 8 francos) para a viagem de subida, aos quais há que juntar a comida de graça. Na descida as equipas não recebem salário, apenas lhes é dada a alimentação.

Quanto aos sirgadores suplementares recrutados no local para a transposição de um rápido, são uns pobres miseráveis cobertos de parasitas e de chagas, os rostos abatidos pelo sofrimento e pela falta de alimentação.

Vêem-se mulheres com os pés deformados, mal se aguentando nas pernas, crianças muito novas, com 6 a 7 anos que, com a maior convicção, procuram, sem grande sucesso de resto, mover as grossas espias de alagem. Estes desgraçados recebem por este duro trabalho que leva duas ou três horas, o magro salário de cinco sapecas, ou seja, um cêntimo e meio da nossa moeda!

Voltemos a bordo do Kua Zi, que um vento favorável ajuda na subida do rio. Com a vela içada, cheia pelo vento da popa que sopra nesta direcção uma grande parte do ano, todos os sirgadores estão a bordo num semi--repouso no convés, prontos a pôr em acção o grande Sao, uns fumando cachimbo ou comendo a tijela de arroz, enquanto que outros, preocupados em conservar a vela cheia, não cessam de assobiar para atrair a protecção dos génios dispensadores de ventos propícios.

Se a subida do rio oferece muitos perigos, é devido à experiência segura do piloto e à resistência que mantêm as equipas, que as dificuldades podem ser vencidas com o mínimo de perdas. Por outro lado, a descida apresenta tais imprevistos que os pilotos mais perspicazes são muitas vezes apanhados desprevenidos sendo incapazes de fazer face a perigos mão esperados. Nesta viagem, como já o dissemos mais atrás, os juncos nunca se servem da vela por muito favorável que seja o vento. Não sendo utilizada a alagem por cabo, o mastro torna--se inútil, sendo arriado e colocado ao longo da borda pelo exterior. O junco conserva-se normalmente a meio do rio, onde a força do vento junta à acção dos remadores lhe imprime uma velocidade por vezes considerável, o que lhe permite transpor com algumas perspectivas de sucesso os turbilhões, as contra-correntes e os

Estampa 15   A tripulação aos remos

desnivelamentos que lhe tiram toda a estabilidade na rota.

Ao ver estes juncos sem mastro, o tecto cheio de espias e de toda a espécie de tralha, com cestos e sacos pendurados nas bordas, numa desordem inextricável, diríamos tratar-se antes de destroços naufragados que as águas levaram à frente delas. Os patrões dos juncos, que vão muito carregados, tomam a precaução de amarrar a estrutura de ré com cabos em bambu que contornam o painel da popa (Ver as Estampas 4 e 8), a fim de resistir aos choques que sacodem a popa e criam o risco de fazer saltar o leme dos seus apoios. Qualquer acidente que ocorra em viagem é pouco menos que irreparável. A imprevidência do chinês é tal que a bordo não há nem ferramentas, nem material para combater um acidente, por exemplo um veio de água, necessitando apenas alguns pedaços de pranchas e pregos.

A viagem de descida de um Kua Zi faz-se normalmente em oito a dez dias, de Chongqing a Yichang, enquanto que para a subida é preciso contar com nunca menos de vinte e cinco a trinta e cinco dias. Bem longa viagem sem dúvida, para percorrer 750 quilómetros, mas como é apaixonante e comovente através de gargantas grandiosas com escarpas inacessíveis, ao longo de margens batidas por violentos remoinhos, com aproximações ameaçadoras. Espectáculo inesquecível, pela variedade da paisagem que se desenrola, umas vezes prazenteira, outras vezes severa, em alternativas de calma e de tumulto ensurdecedor das águas. Mas o que domina as impressões do viajante, quer seja marinheiro ou não, é a resistência e o magnífico entusiasmo demonstrado pelas equipas de alagem, nas duras provas dos seus deslocamentos ao longo de trilhos à beira de precipícios e no meio de rochedos abruptos.

Não se permitem um único instante de repouso desde o nascer ao pôr do sol, salvo durante os poucos minutos consagrados à tijela de arroz, sempre amarrados aos remos, ou às espias, e sempre manobrando com ardor e mesmo agilidade.

Tudo isto pertence ao passado, visto que, desde 1909, navios a vapor asseguram as relações entre Yichang e Chongqing e o viajante estrangeiro que goste do pitoresco tem poucas esperanças de fazer esta excursão na intimidade de um junco chinês.

ALIJAMENTO DA CARGA DOS JUNCOS

À entrada dos grandes rápidos em que o alijamento da carga dos juncos é necessária, os patrões juntam-se em número de cinco ou seis para se ajudarem nas operações de alagem e de transporte das mercadorias. A Estampa 16 representa cules transportando um fardo de algodão com dois compridos bambus num dos ombros. Têm na mão um grande bastão, de que se servem para manter o equilíbrio nos trilhos rochosos e apoiar a carga

Estampa 16 Transbordo de um fardo de algodão

nas curtas paragens de descanso.

As pequenas cargas são levadas ao ombro num cesto suspenso por duas braçadeiras que passam em volta dos braços (Estampa 17). O carregador leva na mão um bastão ferrado com a forma duma picareta com duas pontas, nas quais assenta a carga nos momentos de descanso.

Os carregadores de profissão transportam cargas que podem chegar a 200 libras chinesas, ou seja 120 quilos.

Para assinalar a presença ou a vizinhança de um perigo, tal como rochas submarinas, turbilhões, abaixamento ou queda brusca das águas, os barqueiros tomam às vezes a precaução de espetar na margem, no local mais próximo do obstáculo, algumas varas de bambu com inscrições (Estampa 20). No pensamento dos chineses, esta espécie de baliza preenche o duplo propósito de conjurar os maus espíritos que se escondem nas águas e de servir de marca para os navegantes.

Estampa 17 Transporte às costas

PROTECÇÃO DAS ESPIAS DE ALAGEM

A Estampa 18 mostra um dispositivo frequentemente usado para evitar que as espias de alagem fiquem presas num rochedo quando são arrastadas por cima das rochas. Um cabo de bambu de grande bitola une as várias cabeças de rochas saídas, de forma que a espia de alagem possa escorregar sem encontrar um obstáculo que faria correr o risco de imobilizar a tracção.

Embora feitas de bambu, mais resistente que o cânhamo, as espias de alagem nos contactos repetidos com os rochedos deterioram-se rapidamente. A rotura da espia em certos pontos da margem pode ser fatal para o junco, por isso são tomadas precauções para evitar o desgaste ou pelo menos para o atenuar. Uma delas, representada na Estampa 19, consiste na instalação de dois rolos verticais, apoiados num quadro de madeira fixado no rochedo que a espia de alagem deve contornar. Não longe do local erige-se uma estela com o nome do benfeitor que mandou fazer esta instalação. Fica um homem ao pé deste aparelho para vigiar o seu funcionamento. Este homem, como dissemos atrás, tem um papel de primeira importância; é ele que toma o encargo de libertar a espia quando ela fica presa nas asperezas rochosas, tanto dentro de água como na margem. É com prodígios de habilidade e de resistência que evita, a todo o momento, o acidente fatal, a perda do junco.

MAYANGZI (nc 12)

Este junco (Estampas 20, 21) é mais especificamente destinado ao transporte de viajantes no Alto Yangzi Jiang. Oferece mais conforto que o Kua Zi (nc 6) tendo ainda a vantagem de ser menos alto e, por consequência, mais estável. Tem de comprimento 15 a 18 metros e de boca cerca de 3,50 m. O casco apresenta as mesmas características que a maior parte dos juncos destinados a navegar nos rápidos, tem um fraco adelgaçamento a meio navio e uma forte precinta que se prolonga até ao topo do painel de popa. Mas, ao contrário dos outros juncos, cujo convés a vante é horizontal e fica perto da linha de água, o Mayangzi tem uma proa esguia que se eleva numa curva bem lançada e atinge mais ou menos dois metros de altura. Esta forma especial permite reconhecer este junco à distância. O painel de proa é furado para deixar passar o Sao.

Os alojamentos ocupam dois terços do convés. Consistem num rufo pouco elevado dividido em quatro camarotes destinados aos passageiros. O patrão do junco e a família ocupam o rufo de ré. Entre estes dois rufos, um compartimento aberto por três lados é destinado ao piloto que manobra o leme. Uma plataforma móvel, formada por duas ou três pranchas sustentada por travessas colocadas no exterior, permite ao pessoal a circulação em volta do rufo central. Assim, como o Kua Zi, este junco só tem um mastro, muito alto, com uma vela reforçada por um grande número de vergas transversais.

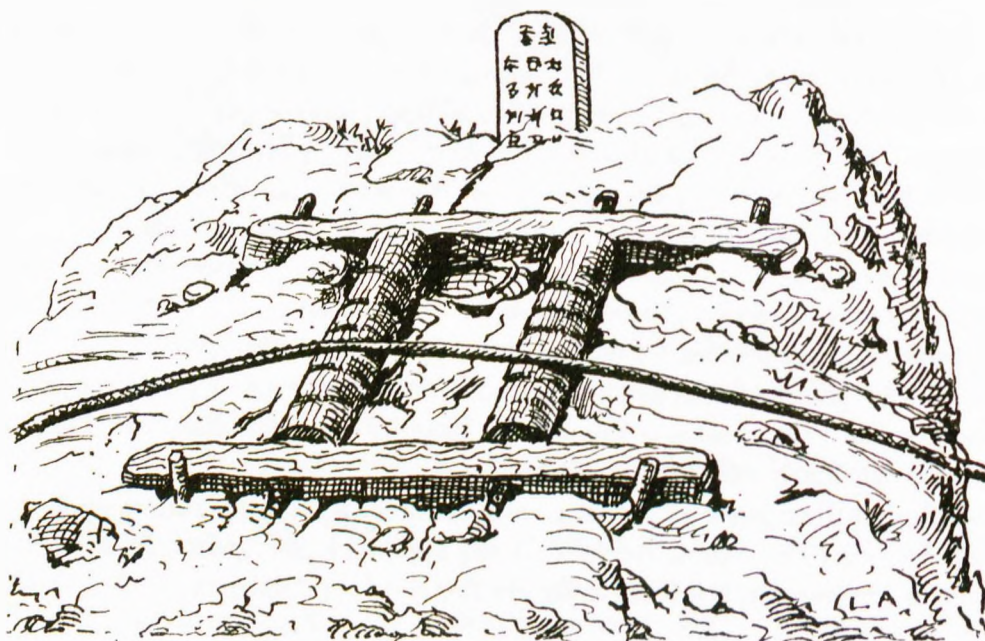
Quando o Mayangzi transporta um personagem oficial; a câmara de vante, geralmente decorada de móveis e painéis esculpidos, serve de salão de recepção. A larga porta que abre para o convés recebe os mesmos ornamentos e marcas distintivas que o Kua Zi, quando transporta um mandarim.

WU BAN (nc 4)

Wu Ban, literalmente " cinco pranchas " (Estampa 22), é, como o nome o deixa supor, uma construção muito rudimentar: o casco é, afinal, o de uma barcaça, bem metida dentro de água, baixa e alongada, sem convés, nem qualquer superstrutura. As suas linhas de água levantam a vante e a ré, como as de todos os juncos que circulam nos rápidos.

O comprimento varia de 12 a 18 metros; acompanha os grandes juncos na subida do rio para cooperar nas manobras de alagem. Transporta as espias e os homens para a alagem, no contínuo vai-vem entre o junco e a margem. O seu papel é de grande importância quando o junco se não pode aproximar da margem.

O arranjo do Wu Ban é bem concebido para facilitar as operações, pois nada se opõe à circulação do pessoal em toda a extensão do convés. Assim, o mastro em forma de cábrea, apoia-se nos bordos do casco, deixando livre o espaço que dá acesso ao porão, e a vela, quando não é utilizada, fica içada com a sua verga de reforço sem ser arriada até ao pé do mastro. A vela é feita de algodão e não tem varas de reforço; para a ferrar

Estampa 18 Protecção das espias de alagem

Estampa 19 Protecção das espias de alagem

basta dar-lhe um simples movimento de torsão actuando sobre o punho da amura.

O Wu Ban utiliza vários remos de borda, um remo de gingar a ré, em lugar do leme. O painel de vante é furado por uma abertura quadrada para a passagem de um madeiro da mesma secção, que serve para fundear ao longo das margens.

JIALING JIANG (nc 13)

O Jialing Jiang é um dos principais afluentes do Alto Yangzi Jiang. É formado em Hezhou (nc 14) pela reunião de três rios: o Suining He (nc 15), o Baoning He (nc 16) e o Qian He (nc 17), e lança-se no Yangzi Jiang em Chongqing, depois de um percurso de cerca de 80 quilómetros. O Jialing Jiang e os seus três tributários têm uma grande importância como vias de penetração indispensáveis à exploração das riquezas do país. Por isso, a navegação é aí muito activa e o número de juncos considerável, apesar das dificuldades naturais apresentadas por estes cursos de água.

A artéria principal, o Baoning He, conhecido pelo nome de Jia Ling Jiang, é navegável até Baoning Fu (nc 18), e para além, até Guangyuan (nc 19), se se tratar de pequenos juncos. O Suining He (ou Fu Jiang) (nc 20) atravessa ricas regiões florestais, agrícolas e mineiras.

Comboios de madeira de cedro - Nan Mu (nc 21), de cipreste - Bai Mu (nc 22) e de pinho - Song Mu (nc 23), utilizados principalmente para a construção de juncos; comboios de bambus destinados a ser transformados em cabos e em espias de alagem, descem até Hezhou, enquanto juncos sobem de Chongqing carregados de carvão até Yangdun Xi(nc 24), donde voltam com carga de sal.

O Qian He, afluente de menor importância, serve para dar saída aos produtos agrícolas, plantas medicinais, arroz, ópio, tabaco, culturas muito desenvolvidas em Xichuan.

Quanto aos juncos, muito numerosos como dissemos, têm dimensões e formas que variam consoante a natureza da secção do rio em que fazem comércio. Entre Chongqing e Hezhou estes juncos têm a forma habitual dos juncos do Yangzi Jiang e muitas vezes a mesma tonelagem.

A montante de Hezhou têm menos boca, são muito baixos, mas também muitos compridos, atingindo alguns 30 metros. O costado é bojudo, de maneira que o calado varia pouco com a carga e, em qualquer caso nunca ultrapassa 3 pés (menos de 1 metro). Enfim, a parte de ré é a maior parte das vezes elevada e pontiaguda.

A montante de Suining (nc 25) os juncos conservam estas formas, mas as dimensões são mais pequenas. Os grandes juncos não vão além de Taihezhen (nc 26), a cerca de 350 quilómetros de Chongqing. A navegação faz-se até Mianzhou (nc 27), a montante de Tongchuan (nc 28), em lanchões baixos, com popa quadrada e costado direito e com um calado que varia entre 1,5 e 2 pés. Na época das cheias estas pequenas barcas sobem até Chong Ba para carregar plantas medicinais.

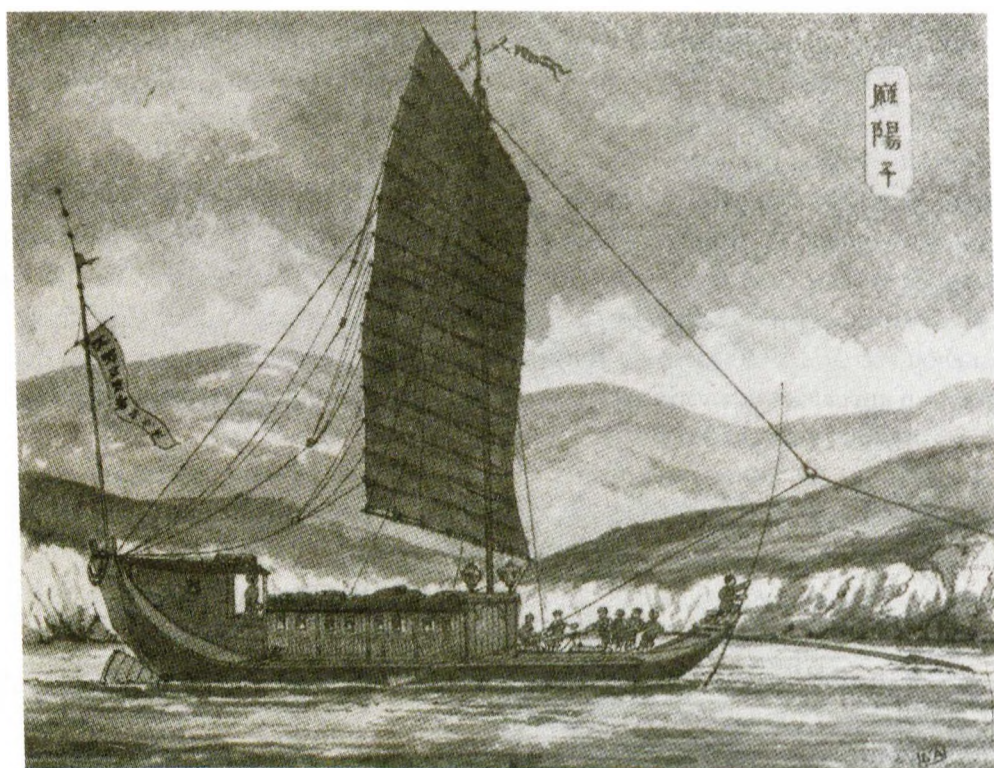
As várias categorias de barcos que acabámos de enumerar sumariamente pertencem na maior parte aos tipos que se usam nos cursos de água de Xichuan (nc 10), nomeadamente no Min Jiang (nc 29) e no rio de Luzhou (nc 30). A sua descrição será feita nas páginas que seguem.

Segundo o Serviço das Alfândegas Imperiais de Chongqing, o número dos juncos que fazem comércio na bacia do Jialing Jiang, elevava-se a 5.000 no princípio do século actual.

Limitar-nos-emos a fazer a descrição do mais importante e mais típico dos juncos que navegam neste rio, descendo até Chongqing e aos portos vizinhos do Yangzi Jiang, a maior parte das vezes com um carregamento de sal e plantas medicinais.

GRANDE JUNCO DO JIALING JIANG

O grande junco do Jialing Jiang é perfeitamente adequado ao género de navegação deste rio. Os obstáculos que tem de vencer são menos perigosos e mais acessíveis que os do Alto Yangzi Jiang. Não há rápidos propriamente ditos, mas desnivelamentos produzidos pelos bancos de calhau rolado que obstruem o leito de um

Estampa 20 Mayangzi subindo o rio

Estampa 21 Mayangzi transportando passageiros

patamar mais ou menos extenso. No caso da barragem ser intransponível em águas baixas, as populações ribeirinhas escavam um canal de quatro a cinco pés de profundidade, permitindo a passagem de um junco de cada vez.

A navegação é bastante intensa, salvo durante todo o período de duração das cheias, em que os movimentos das águas são tão consideráveis e a corrente tão violenta que a circulação no rio fica quase interrompida.

A Estampa 23 representa o tipo corrente do grande junco de Jialing Jiang. Tem um comprimento de cerca de 40 metros, uma boca de só 4,50 m., linhas espantosamente finas para um junco que não tem outro propósito que não o transporte de mercadorias. Esta finura de formas tem por fim facilitar o andamento, mas também reduzir a superfície da casa mestra para um mesmo deslocamento.

Além disso, o costado apresenta um grande adelgaçamento, de forma que o calado varia pouco com o aumento da carga. Estas características do casco decorrem das necessidades de navegação que impõem à tripulação grandes esforços para mover o junco nos bancos de calhau, seja empurrando-o com croques ou mesmo movendo-o a ombro. Estas operações são facilitadas pela pequena altura do convés acima da água. O convés estende-se por metade do comprimento do junco. Ao centro, fica um mastro com uma vela rectangular de panos alternadamente azuis e brancos. Quanto ao arranjo interior é o mesmo que o do grande junco de comércio descrito mais acima (Estampa 8).

JUNCOS MÉDIOS

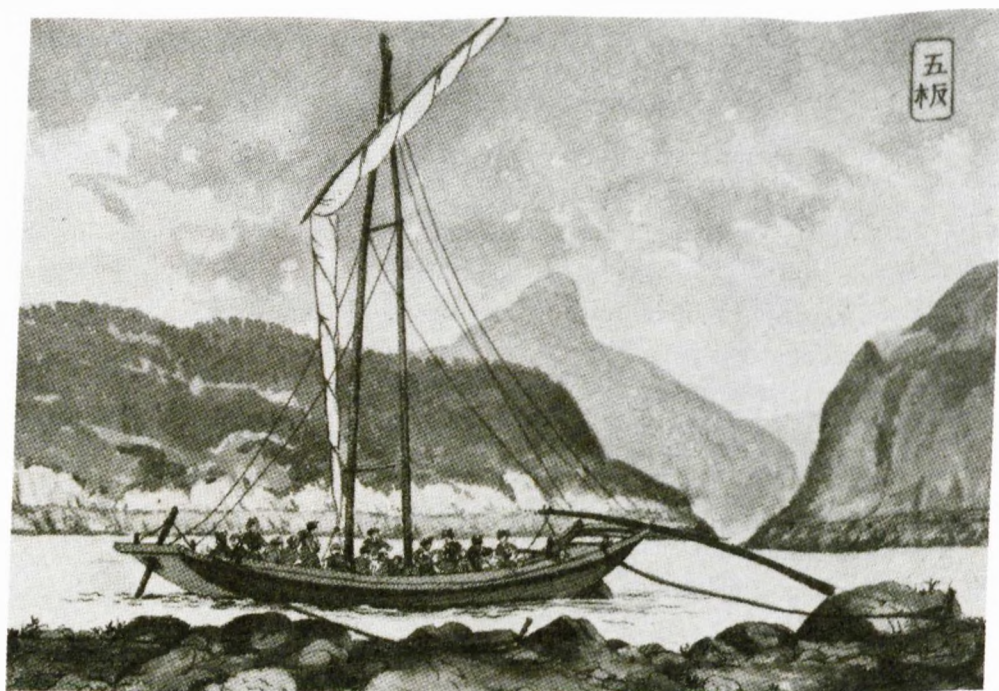
Encontram-se em diversas localidades do Alto Yangzi Jiang, principalmente em Luzhou, a montante de Chongqing, juncos de dimensões médias que os povos ribeirinhos classificam na categoria dos Wu Ban (nc 4), ainda que diferentes destes últimos, tanto nas formas como no arranjo do convés. O comprimento varia de 15 a 20 metros. O casco destes juncos apresenta conformação análoga à da maior parte dos juncos do Alto Yangzi Jiang e em especial aos de Jialing Jiang (nc 13). Ficam à flor da água, apresentam muitas vezes um adelgaçamento pronunciado, que assegura uma boa solidez longitudinal, e o convés é desempachado para vante do mastro. No centro têm um mastro que serve para a alagem e que pode envergar uma vela rectangular de algodão sem varas de reforço.

Geralmente esta vela pode ser ferrada na verga alta por uma simples torsão do punho da amura (Estampa 24). Um rufo de madeira vai do pé do mastro até ao painel de popa. É coberto com esteiras móveis, excepto na casa do leme, que fica a descoberto.

Em certos juncos, o abrigo da popa por cima da madre do leme é todo de madeira (Estampas 24, 26). A maior parte destes juncos médios navegam em regiões onde os rápidos são pouco numerosos e menos perigosos que os de jusante, as equipas de remadores e de alagem sendo, portanto, mais reduzidas. O leme é compensado. Empregam remos de cada bordo e raramente Sao ou remos de gingar laterais.

O junco representado na Estampa 27 navega principalmente no rio Luzhou (nc 30). O seu fraco calado permite-lhe subir, durante a estação das cheias, no Verão, até Jianzhounan (nc 31) a cerca de 400 quilómetros do confluente do Yangzi Jiang, através de ricas regiões agrícolas e mineiras que lhe garantem carga importante.

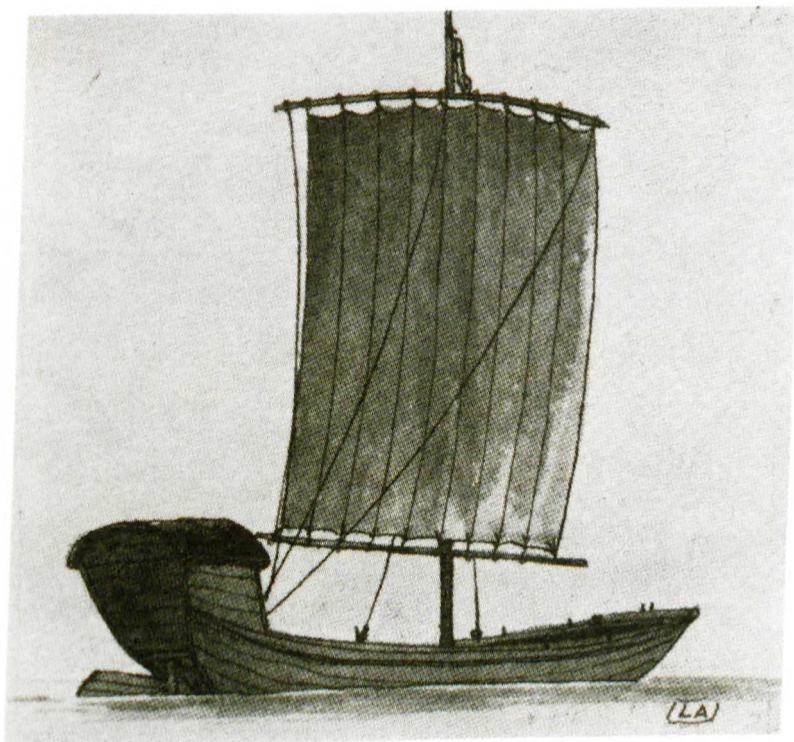
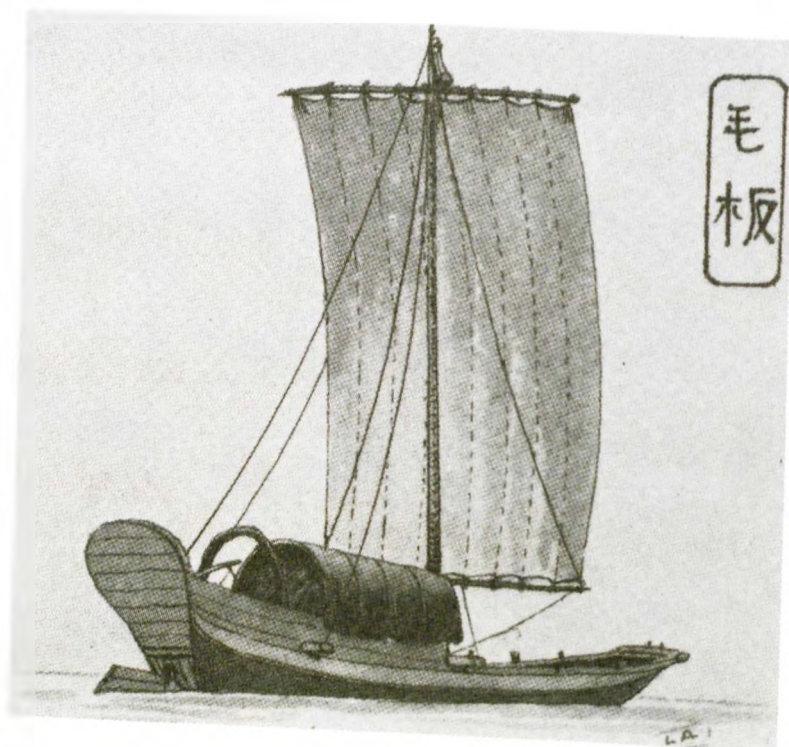
CHEN BO ZI (nc 32)

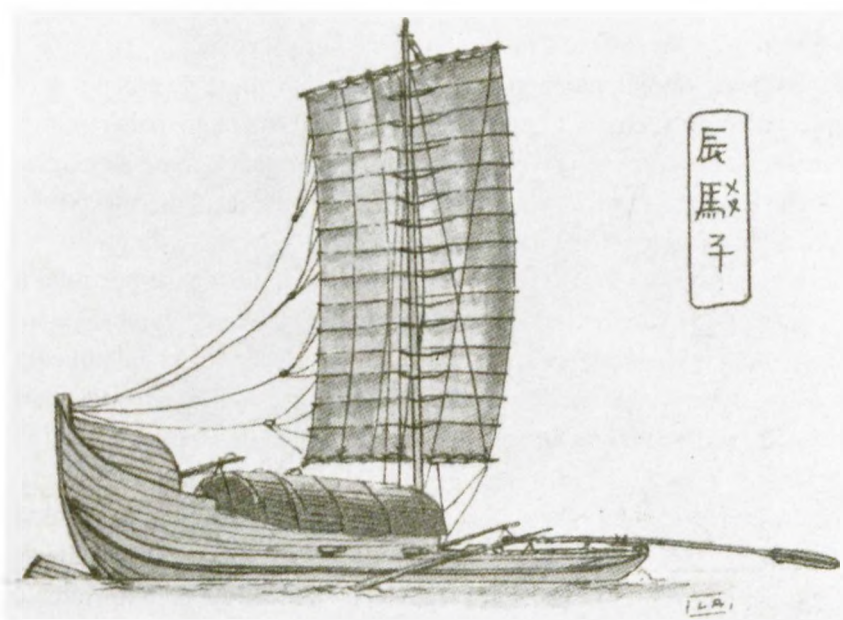
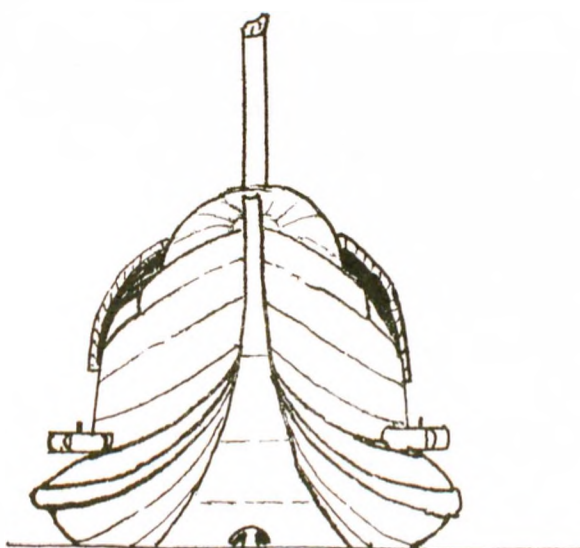
Uma menção especial deve ser feita para o junco da Estampa 28, chamado Chen Bo Zi, que vem do nome da localidade de Hunan (nc 33) de onde é oriundo. A parte de ré deste junco tem uma forma pouco comum no Alto Yangzi Jiang. Ordinariamente, o painel da popa alarga quando sobe, enquanto que no Chen Bo Zi estreita em forma de V invertido (Estampa 29), o que dá à popa um contorno arredondado, que acentua o estreitamento do costado sobre o qual assentam as anteparas laterais do rufo. Da mesma forma que nos juncos descritos acima, o rufo ocupa metade do comprimento do convés e vai até ao pé do mastro. É coberto com esteiras

Estampa 22 Wu Ban fundeado

Estampa 23 Junco do Jialing Jiang

oleadas, abrigando o porão das mercadorias que serve eventualmente de alojamento aos passageiros. Na parte de ré fica o alojamento do patrão, protegido por um rufo arqueado no qual entra a madre do leme.

Este junco está equipado para transpor os maiores rápidos a montante de Yichang. Tem um robusto mastro com vela rectangular, reforçada por numerosas varas transversais. O Chen Bo Zi é um junco comprido

Estampa 24 Junco de comércio de Luzhou

Estampa 25 Junco de comércio de Luzhou

Estampa 26 Junco de comércio de Luzhou

Estampa 27 Junco de comércio de Luzhou

Estampa 28 Junco de comércio - Chen Bo Zi

Estampa 29 Chen Bo Zi visto de popa

e estreito: comprimento - 40 pés; boca- 6 pés. A tripulação compreende quatro a cinco homens ajudados por uma equipa de alagem de trinta elementos.

Este tipo de junco, da mesma origem e da mesma forma, mas de maiores dimensões, vai voltar a encontrar-se em Shashi (nc 34) e no lago Tongtinghu (nc 35).

WAI PI GU CHUAN (nc36) (Popa torcida)

A umas sessenta milhas de Chongqing, no Alto Yangzi Jiang, encontra-se a cidade de Fuzhou, na confluência dum grande afluente, o Wu Jiang, que nasce a cerca de 800 quilómetros na província de Guizhou (nc 37).

A navegação neste rio é cortada por violentos rápidos, não é possível senão num curto percurso e com juncos especiais, e de maneira bem singular, que

não se encontra em nenhuma outra parte. Chama-se : Wai Pi Gu Chuan - barco de popa torcida.

Este junco (Estampas 30, 31) não tem leme tradicional, é governado por uma equipa de cinco a seis homens manobrando remos comuns, a vante de um rufo central. Por cima deste rufo há uma ponte para o piloto que governa por meio de um comprido leme de gingar colocado no eixo do junco. Um segundo leme de gingar, de modelo mais pequeno, manobrado por quatro homens, está colocado a estibordo na parte de ré do rufo. Serve para a propulsão, mas se for o caso, nas passagens difíceis, pode juntar a sua acção de governo à do piloto.

Os rápidos do He Jiang (nc 38) são duma extrema violência e as margens, abruptas quase por toda a parte, estão cheias de rochas perigosas. É imperativo, portanto, que os juncos que navegam neste curso de água tenham dispositivos especiais que lhe tragam o máximo de segurança. Esta segurança depende essencialmente dos meios de manobra, que além de poderosos, devem também ser rápidos. O chinês caprichou em conseguir estas condições por processos simples e práticos, sem se preocupar com o aspecto visual, que no caso do Wai Pi Gu Chuan, deita por terra as nossas ideias usuais da técnica da construção naval.

A sobrelevação anormal da popa, deformação esta que para o espectador desprevenido parece resultar mais de um desastre que de um plano maduramente estudado, tem fim duplo: colocar o pivot do grande leme de gingar mesmo no eixo do barco, e pela elevação acima do nível da água, dar a este leme grande comprimento para lhe aumentar a potência. Vê-se, por outro lado que, graças à deformação do casco a estibordo, o segundo leme de gingar fica livre para se mover para um e para outro lado do seu eixo, sem nunca estorvar o movimento do grande leme principal que opera por cima dele. Resulta deste dispositivo que os dois lemes podem concorrer no governo do barco sem interferirem um com o outro, enquanto que se estivessem colocados num junco de formas normais, o pequeno leme de gingar colocado a um bordo, só poderia ser usado para a propulsão.

Esta conformação especial da popa deu lugar a diversas explicações por parte de viajantes estrangeiros, mas nenhuma, a não ser esta última, parece ter obtido aprovação bem categórica. A parte de vante deste junco apresenta igualmente uma deformação, que é mais difícil de explicar.

Esta parte do convés eleva-se para bombordo, enquanto que a parte de ré se inclina em sentido inverso, pelo que este casco no seu conjunto lembra vagamente a forma de um parafuso.

Esta observação foi feita por A.J.Little em 1883 (1), e antes já Francis Garnier (2) tinha escrito a este propósito: " Os barcos desta região são construídos da forma mais singular do mundo. O seu tabuado é todo dobrado em rosca de parafuso de vante a ré. Daqui resulta que o convés está inclinado a vante num sentido, e a ré no sentido contrário. Este dispositivo tem por fim, sem dúvida, melhor adaptar o costado do barco aos filetes torcidos pela violência da corrente, nos locais apertados " .

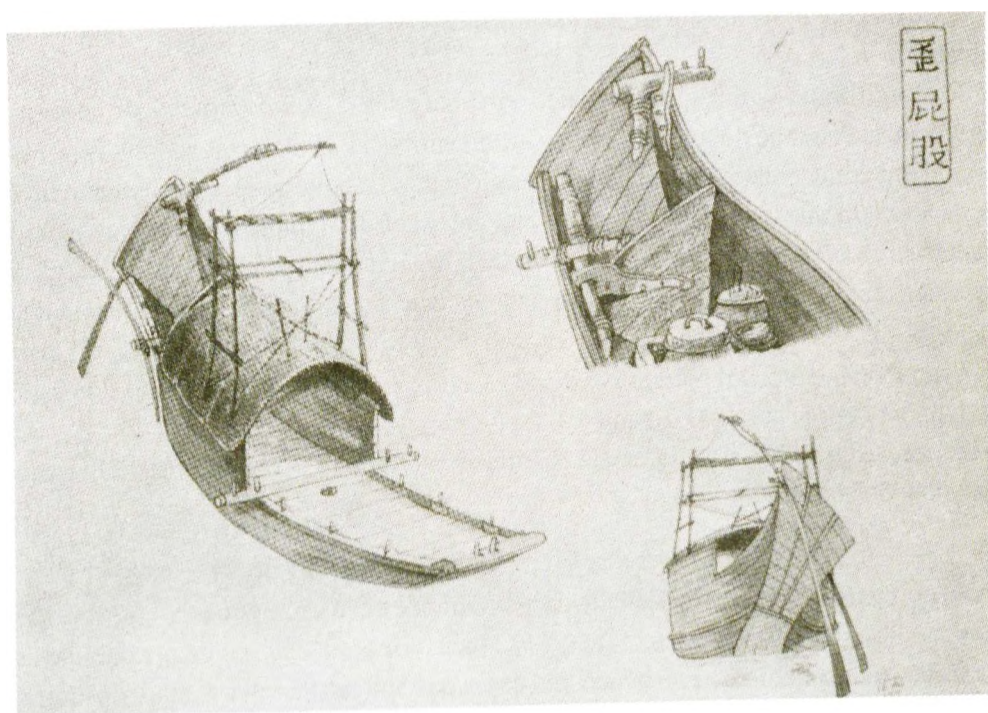
É provável que esta inclinação da parte de vante não tenha sido feita pelo construtor, mas que resulte, como se pode constatar em tantos outros juncos de formas primitivas, do movimento constante a que é submetido o convés do lado de bombordo no embarque e desembarque de mercadorias pesadas, que se faz sempre do mesmo bordo, tanto à partida como à chegada ao destino.

O ordenamento interno do junco é suficientemente explicado nas figuras da Estampa 31, para que seja necessário alongarmo-nos na sua descrição.

Podemos aperceber-nos da grande dimensão que foi dada ao leme de gingar central, que é formado por duas fortes peças de madeira gémeas, e leva na extremidade superior uma grande pedra destinada a mantê-lo em equilíbrio no seu robusto suporte de madeira.

O pequeno leme de gingar é constituído da mesma forma. A ponte de manobra fica, nos grandes juncos, dois a três metros acima da palhota central. Esta grande elevação permite não somente dar maior horizonte ao piloto, mas sobretudo aumentar o comprimento do leme de gingar e, por consequência, a potência. O equilíbrio

(1) Archibald J. Little, Through the Yangzi gorges; 1888.
(2) Francis Garnier, De Paris au Tibet; 1887.

Estampa 30 *Wai Pi Gu Chuan (Junco do Wu Jiang Zi)*

Estampa 31 *Wai Pi Gu Chuan (Junco do Wu Jiang Zi)*

desta ponte é bastante precário e para a consolidar os chineses empregam um entrançado de cabos de bambu, que se pode apertar à vontade por meio de varas que se apoiam na cobertura.

Estes juncos não asseguram um tráfego importante nem remunerador, pelos riscos que correm. Assim, a vista do Wai Bo Fu que chama sempre a atenção do viajante pelas suas formas bizarras, provoca a maior parte das vezes piedade, pela falta de manutenção, a porcaria do casco e a miséria negra dos ocupantes.

JUNCO DE ZI LIU JING (nc 39)

Zi Liu Jing é um centro muito importante de produção de sal na província de Sichuan, num afluente do Luo He (nc 40), que por sua vez é afluente do Alto Yangzi Jiang. Vindos de todo o lado, centenas de juncos comprimem-se uns contra os outros, num rio encaixado entre altas colinas, onde há numerosas minas de sal-gema.

Os juncos do transporte de sal são bizarramente construídos (Estampa 32). Têm 13 a 20 metros de comprimento, pouca altura acima da linha de água, a balaustrada é mais alta no centro, de forma que o forro do casco assim como o do convés que lhe fica junto e serve de passadiço, apresentam um desnível em forma de arco baixando para vante e para ré. Além disso, a amurada do painel de vante em lugar de ser horizontal como é costume, é fortemente inclinada para bombordo. Não será de ver nesta inclinação, já observada nos juncos do He Jiang (nc 38) o resultado duma deformação produzida pelo vai-vem do pessoal e da carga?

Quanto à sobrelevação do forro do convés, parece, afinal, que tem por fim reforçar a estrutura longitudinal, em lugar de percintas que tornariam muitos pesados estes juncos de construção ligeira. Além disso, a todo o comprimento do porão, fasquias semi-cilíndricas são pregadas nas juntas do forro do fundo, com o duplo propósito de concorrer para a rigidez longitudinal e a receber, por meio de um sobrado, o carregamento que fica assim ao abrigo da água do porão. As linhas de água do forro do fundo elevam-se para a proa, a fim de facilitar a passagem nos bancos de calhaus na época das águas baixas.

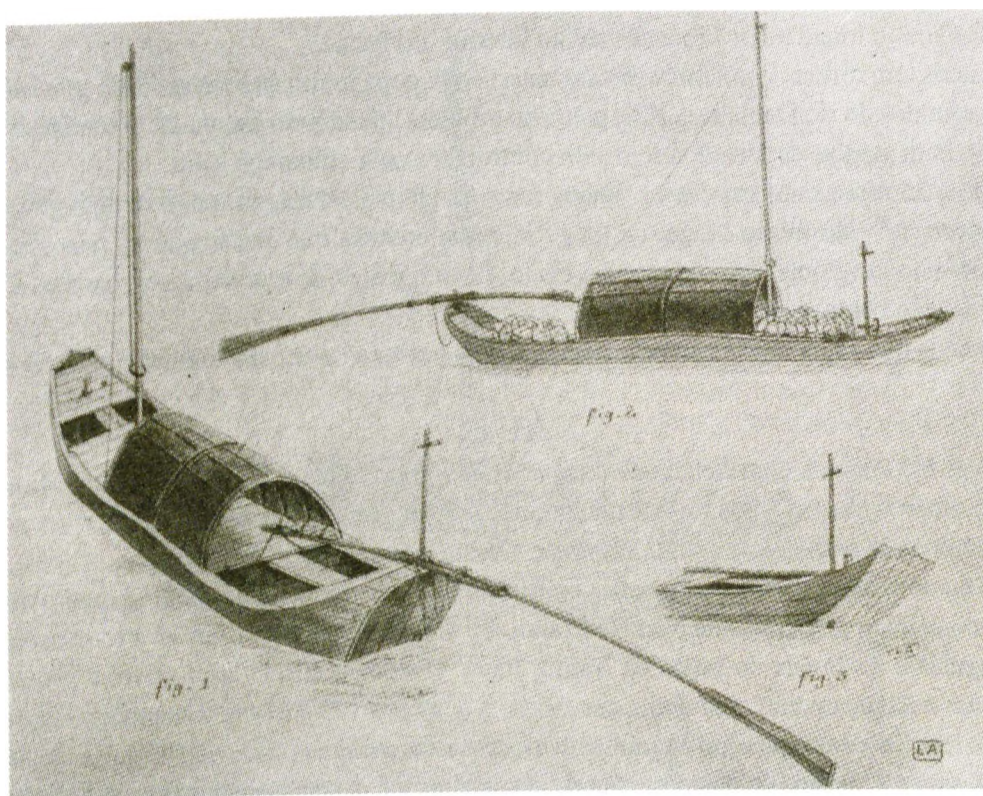
A popa é plana, de forma arredondada e tem no centro um pivot de ferro, no qual se apoia o longo e pesado Sao que é equilibrado com um bloco de pedra. Nos grandes juncos o painel de popa é solidamente construído com pranchas cruzadas (figura 1). A proa também possui um pivot destinado à manobra de um leme de gingar. No centro do convés há um abrigo em esteira, que pode ser prolongado para vante ou para ré por meio de suportes móveis.

A vante do abrigo ergue-se um só mastro; não tem vela e serve exclusivamente de apoio ao cabo auxiliar da alagem que é içado até ao tope do mastro por meio duma urraca. Para amarrar ao longo das margens, o junco utiliza o processo bem conhecido, e de resto muito prático, da vara enterrada verticalmente no lodo depois de ter passado numa abertura feita no casco. A vante e a ré, há esta forma improvisada de ancorar, de forma que o junco pode manter-se atravessado à corrente, perpendicularmente à margem e receber a carga de sacos de sal, ao mesmo tempo que outros juncos podem atracar a ele de braço dado, com a proa para a margem.

Cerca de dois mil juncos aguardam a sua vez, sob o controlo da administração do sal, para transportar o carregamento para montante até Dengjingguan (nc 41), onde é trasbordado para grandes juncos que descem o Luo He, e se espalham depois por todo o Yangzi Jiang.

Depois de descarregarem os sacos de sal, os juncos voltam a Zi Liu Jing (nc 39) vazios, vencendo a corrente com a ajuda de alguns sirgadores.

JUNCO DAS SALINAS DE GUIZHOU FU

Existe no Alto Yangzi Jiang, entre Yichang e Chongqing, a um quilómetro a jusante da cidade de Guizhou Fu (nc 42), um poço de água salobra aberto num grande banco de areia que só emerge durante as águas baixas. 4.000 a 5.000 habitantes instalam-se neste banco, em casas de bambu e de esteira, junto dos furos evaporatórios que servem para extrair o sal. Estas instalações são desmontadas desde as primeiras cheias, e a exploração é suspensa durante cinco a seis meses. O transporte de sal ocasiona um movimento considerável de juncos, e

Estampa 32 Junco de Zi Liu Jing

Estampa 33 Salinas de Guizhou Fu. Junco para transporte de sal

alguns penetram muito longe pelos afluentes até ao interior das terras.

Estes juncos têm forma de gôndolas venezianas, com a popa muito alta e recurvada graciosamente como uma lira. São oriundos do rio Daqian (nc 43), pequeno afluente da margem esquerda. O transporte de sal faz-se em sacos muito bem atados, depois de terem sido controlados pela alfândega local.

A Estampa 33 representa um desses juncos fundeado numa estaca, ao longo da margem onde estão os fornos de evaporação. Não muito longe, na longa margem arenosa que se estende na base das muralhas da cidade pode ver-se uma aglomeração de cabanas cheias de indigentes, de comerciantes, barbeiros, restaurantes, de casas onde se fuma ópio, e de cafés-concerto.

É uma escala que os juncos fazem regularmente para passar a noite e dar alguma distração às tripulações.

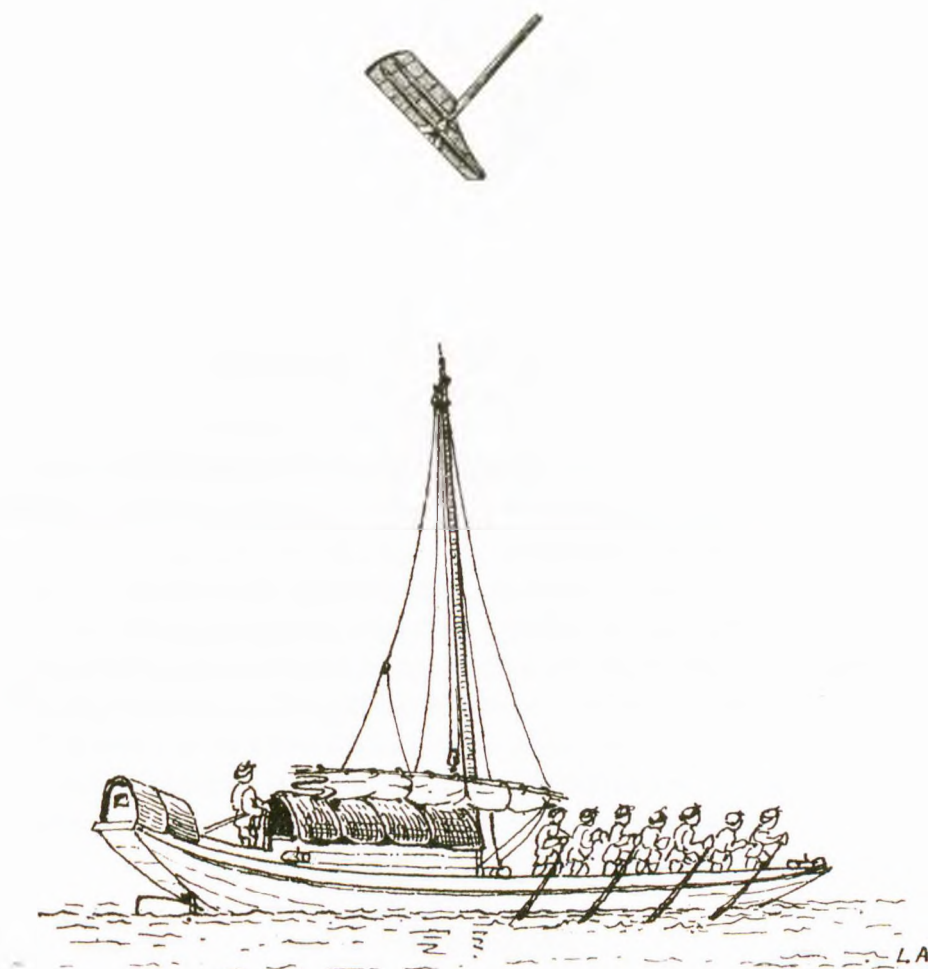
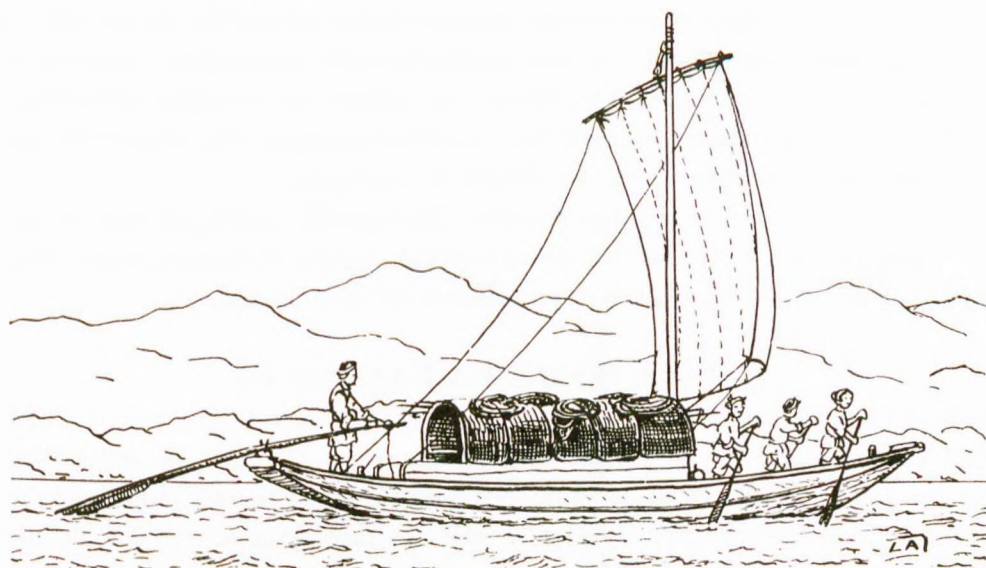
XU FU

Xu Fu (nc 44) marca a confluência de duas artérias importantes, o Jin Sha Jiang e o Min Jiang que, ao juntarem-se, formam o Yangzi Jiang propriamente dito. É a encruzilhada onde se encontra um grande número de juncos, relacionando esta cidade com o Yunnan e a vasta e rica planície de Chengdu.

Entre as numerosas variedades de juncos que frequentam este porto, distinguem-se quatro tipos diferentes:

1. O maior é conhecido pelo nome de Nan He Chuan (nc 45) (Estampa 34). Com 15 a 18 metros de comprido, tem formas esguias e a silhueta do junco de Jialing Jiang (Estampa 23). O bordo livre é pequeno, o casco é reforçado por um adelgaçamento com dupla curvatura, o convés a vante é bem desempachado para a manobra dos remos. Não tem Sao; este aparelho é raramente usado nestas paragens onde não há que enfrentar os mesmos perigos que a jusante. Um rufo de madeira coberto de esteiras vai desde meio convés, onde se ergue o mastro, até a ré servindo de abrigo ao homem do leme. Vários destes juncos descem até Hankou no Outono, carregados de sementes de colza, de algodão, de laranjas e de ervas medicinais.
2. O Ban Tou Chuan (nc 46) (estampa 35), com o comprimento de uma dúzia de metros, é especialmente utilizado no Min Jiang (nc 29) para o transporte de viajantes entre Chengdu (nc 9) e Chongqing (nc 7). A tripulação é de quatro homens: à popa o patrão que governa com um forte remo, a vante os três homens manobrando cada um um remo. O casco é o de uma chata vulgar com um rufo de esteira em dois terços do comprimento. Um pequeno mastro móvel pode ser hasteado a vante do rufo. O revestimento do porão é feito simplesmente com um ripado de bambu, que fica debaixo do rufo.
3. O Zhongyuan Bo (nc 47) (Estampa 36) é um junco com popa quadrada oriundo de Luzhou (nc 30). É das mesmas dimensões do Ban Tou Chuan, duma construção mais robusta, mas com formas menos finas. Um rufo de madeira coberto de esteiras ocupa o meio do convés, assim como um remo encostado à antepara de vante. O mastro enverga uma vela rectangular. A tripulação é de quatro a cinco homens e a ré o patrão que manobra o leme.
4. O Wu Ban (nc 4) (Estampa 37), forte embarcação de passagem, que sobe o Jinsha Jiang(nc 48) até Man Yn Seu (nc 49). As formas são afiladas, principalmente na parte de vante, a fim de facilitar a transposição dos bancos de calhau, muito numerosos a montante de Xu Fu. Dispõe de leme compensado e pode andar à vela ou a remos. A tripulação é de quatro a cinco homens.

MIN JIANG

O Min Jiang (nc 29) é acessível aos grandes juncos até Jiading (nc 50) e mesmo mais além, até Chengdu, durantes as águas altas, de Maio a Novembro. A Estampa 38 representa um destes juncos do tipo Kua Zi que tem as mesmas características que os usados para transporte de viajantes. Distingue-se destes últimos pela popa menos maciça e pelo seu painel da popa fortemente inclinado e fora da prumada. Como a maior parte dos juncos que navegam a montante de Chongqing, não usa Sao, usando remos e remos de gingar laterais.

Estampa 34 Jinsha Jiang - Nan He Chuan

Estampa 35 Xu Fu - Ban Tou Chuan

Um outro tipo de junco (Estampa 39) mais importante e afectado unicamente ao transporte de mercadorias, pode também comerciar com Chengdu, mas as suas transações comerciais fazem-se mais frequentemente a jusante até Chongqing. Como a maior parte dos juncos que navegam no Alto Yangzi Jiang apresenta formas de carena muito finas com os extremos elevados. Os painéis de vante e de ré têm a forma de um triângulo isósceles. O comprimento atinge 20 metros.

Não pode subir até Chengdu, senão durante o período de águas altas, de Maio a Novembro.

Pelo contrário, as pequenas embarcações do tipo Wu Ban, podem circular todo o ano nos numerosos afluentes que irrigam a grande planície de Chengdu. São de fraca tonelagem, de construção ligeira, com um convés pouco elevado acima da água. Um rufo de madeira ou um simples abrigo de esteiras móveis estende-se para ré do mastro (Estampa 40). O casco é consolidado com uma forte reentrância com percintas e o forro do fundo eleva-se à proa e à popa a fim de facilitar o deslizar do barco nos fundos baixos, que são muito frequentes

nestes afluentes. Estes Wu Ban sobem os cursos de água até ao extremo limite da navegabilidade, e mesmo para além, o que se torna numa navegação semi-terrestre.

Os bancos de calhau e de areia sobre os quais a água desce em toalhas rápidas e pouco profundas são transpostos por uma alagem especial, que consiste em arrastar o barco levantando-o ligeiramente com o auxílio de um rolo de madeira colocado transversalmente à proa e do qual se ocupa uma equipa, enquanto outra tenta, com um forte empurrão, fazê-lo transpor o obstáculo.

Se a operação não é bem sucedida, a tripulação recorre a outro processo, que é muitas vezes eficaz, mesmo com o barco carregado. No fundo de calhaus ou de areia, colocam-se a cada lado da linha de água grandes pranchas de madeira dispostas em leque e assentes na sua dimensão mais estreita (Estampa 41). Uma das extremidades da prancha aplica-se contra o casco, a outra fica sujeita à corrente que canaliza para esta espécie de funil. Graças a esta barragem improvisada, o nível da água sobe e alivia o peso do barco que se pode assim deslocar alguns metros. Repete-se esta operação até se atingir a outra vertente do banco. A manobra exige tempo e paciência, coisas que o chinês não poupa, nem uma nem outra, sempre que o seu interesse está em jogo. Este processo é utilizado tanto para a subida como para a descida de um banco.

JANGADAS

As populações ribeirinhas do Jin Jiang (nc 51) e dos seus afluentes vindos da montanha usam jangadas de várias dimensões como meio de transporte. As maiores são feitas de bambu ou de madeira de construção e só fazem a viagem de descida. Chegadas ao destino são desmontadas e a tripulação volta por terra. A Estampa 42 mostra uma destas jangadas conduzida por 4 homens; os dois de vante e de ré guiam a jangada por meio de um Sao feito de três bambus entrelaçados e ligados e atados à pá, também ela de bambu. Dois homens, um a cada bordo, manobram um remo feito da mesma maneira. No centro da jangada há um pequeno mastro, com um quadrado por vela, que se iça nas águas calmas da planície de Chengdu.

A pequena jandada, conduzida por dois homens (Estampa 43) é utilizada para as necessidades do proprietário e, em especial, para levar vitualhas para o mercado vizinho. A madeira de que é feita a jangada é também um objecto para negociar, o que evita ao proprietário os riscos do regresso.

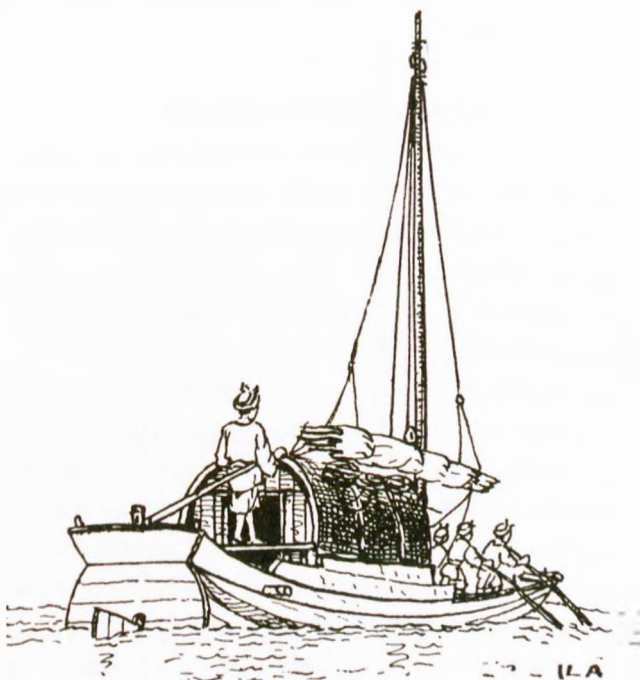
BARCOS DO JINSHA JIANG (nc 48)

A montante de Man Yn Seu (nc 49), a 110 quilómetros de Xu Fu (nc 44) e a cerca de 3.000 quilómetros do mar, o Yangzi Jiang, conhecido com o nome de Jinsha Jiang (nc 48), " rio da areia dourada ", torna-se impraticável para os juncos. Corre a maior parte do tempo num desfiladeiro profundo e sinuoso, cortado por obstáculos, que dão lugar ao nascimento de violentos rápidos. No intervalo desses rápidos, algumas secções são acessíveis à navegação, mas raramente utilizados pelas populações ribeirinhas, com receio das tribos selvagens que ocupam a margem esquerda e da qual se consideram os donos. No entanto, um certo número de jangadas montadas pelos chineses asseguram, de onde em onde, comunicações duma margem para a outra. Algumas barcas transportam mesmo mercadorias e passageiros em pontos bastante afastados uns dos outros. É assim que uma centena de pequenas barcas transportam os produtos das salinas de Yan Jing(nc 52), centro duma exploração importante perto da foz do Pudu He (nc 53) para Qiao Jia Ting(nc 54), pequena sub-prefeitura que se eleva num outeiro da margem direita. Descem em seguida até Hekoudun (nc 55) a 120 quilómetros de distância, para carregar açúcar. A montante desta secção, o rio está cortado por poderosos rápidos com forte declive, descendo em cascata, opondo-se assim a qualquer navegação das barcas. Depois, a partir de Ho Meng Tchang (nc 56), o curso do rio melhora e volta a ser acessível aos barcos até às aproximações da ponte suspensa de Tseu Li Kiao(nc 57), a mais de 1.000 quilómetros de Xu Fu e a 4.000 quilómetros do mar.

Para lá deste ponto, o rio desce em forma de torrente num estreito vale desértico em que os meios de comunicação se reduzem a algumas pirogas, escavadas em troncos de árvore (Estampa 44). No século passado,

os habitantes das margens construíam jangadas de madeira de cedro e de castanho que lançavam no rio para serem levadas até Xu Fu e Chongqing onde eram usadas na confecção de caixões. Este comércio desapareceu.

HENG JIANG

O Heng Jiang (nc 58), afluente da margem direita do Jinsha Jiang (nc 48), desagua em Anbian (nc 59) a 14 milhas a montante de Xu Fu (nc 44). É a única via de comunicações por via marítima entre o Sichuan e o Yunnan, mas o curso torrentoso torna-a inutilizável, como via de transporte, acima de Laoyatan (nc 60), a 45 milhas de Anbian, último burgo importante do Yunnan e onde se faz o trânsito de mercadorias entre as duas províncias. Os pequenos juncos do Jinsha Jiang são os únicos que se podem aventurar neste rio, cujo leito sinuoso está semeado de obstáculos perigosos.

Estampa 36

BARCA DE HUANGGUOSHU

A Estampa 45, representa a barca de passagem que serve Huangguoshu (nc 61), a 150 quilómetros de Man Yn Seu. Com uma dezena de metros de comprimento, tem a forma de um batelão vulgar, de fundo chato, com a parte de ré um pouco mais elevada que a de vante. Construção sólida, ligação do tabuado com grampos de ferro, costuras calafetadas com um betume composto de cal e óleo de polir. É manobrado por dois homens a vante, cada um a um remo, a ré pelo patrão que governa com um Sao a bombordo e um remo a estibordo. Estes homens ficam nos extremos da barca numa pequena plataforma mais elevada que o porão ocupado pelos passageiros.

Os meios de manobra consistem em cabos de bambu cujo uso é desconhecido a montante, em longas varas com croques em ferro e amarras de ferro. Em geral as embarcações da região empregam como cabos para amarração lianas entrelaçadas.

BARCA DO PUDU HE (nc 53)

Esta barca faz o serviço no Pudu He, quando ele conflui com o Jinsha Jiang (nc 48), a 550 quilómetros de Xu Fu. Só excepcionalmente serve a margem esquerda do rio, que é constituída por um maciço montanhoso desabitado.O preço da passagem do rio é de 40 sapecas (0.28 Fr. da nossa moeda, conforme o valor do franco em 1930), valor muito alto, se se comparar com o que se paga noutros sítios, mas que não chega para manter o passador e os dois ajudantes, visto que os viajantes são muito raros nesta rota. Por outro lado, o preço da própria barca também é muito elevado, o que nada tem de surpreendente numa região onde por falta de madeira nas margens do rio, os construtores têm que fazer vir os troncos de árvores da montanha, com grandes custos.

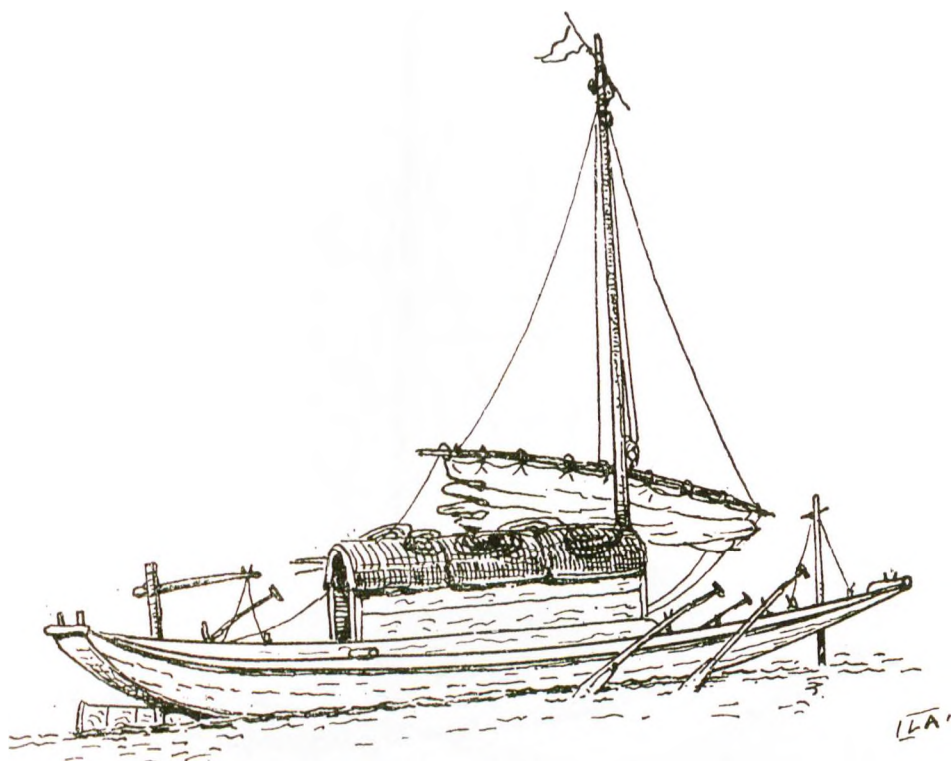
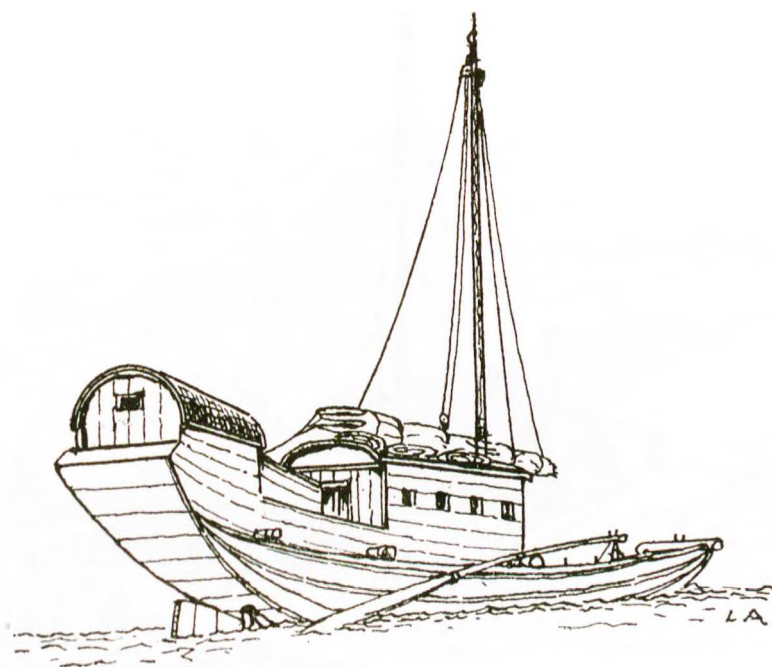
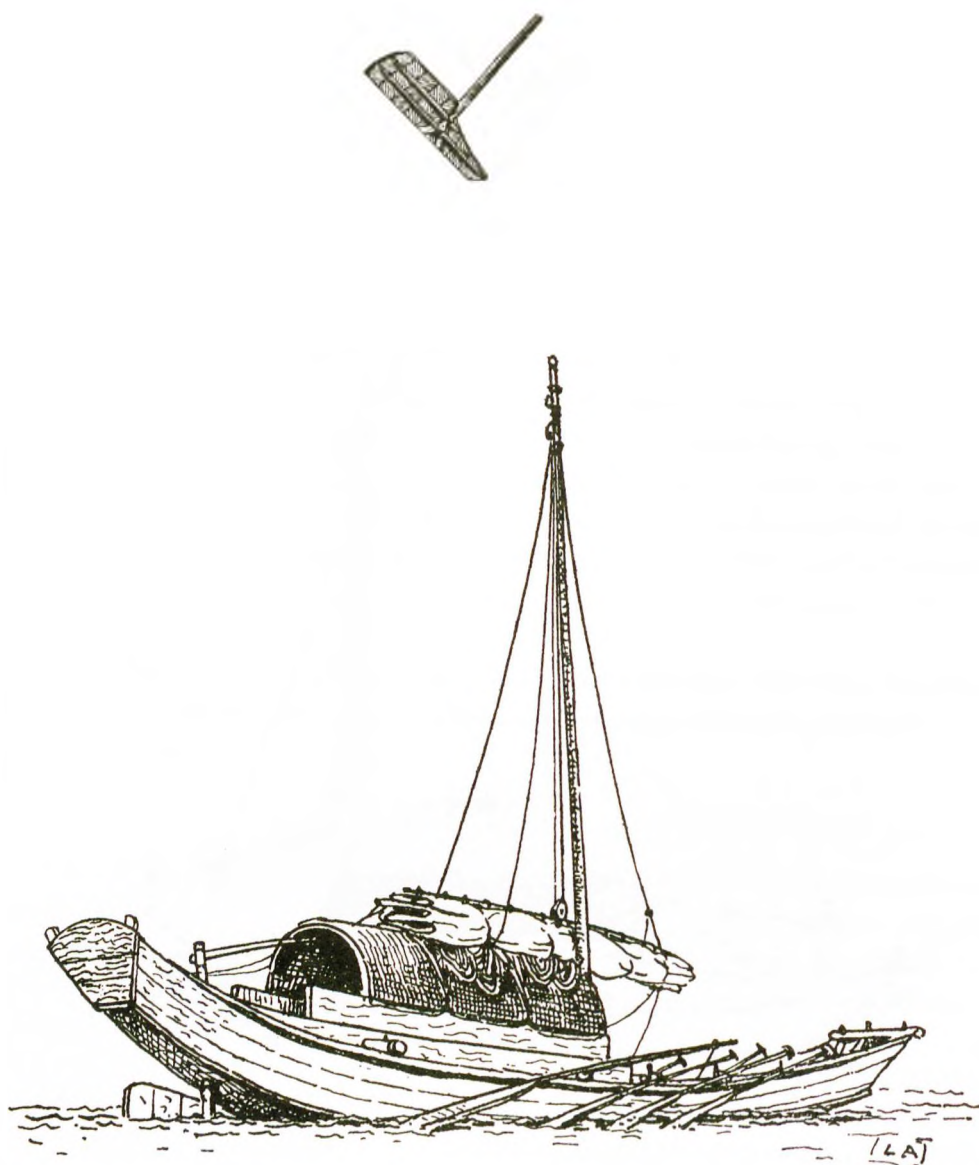
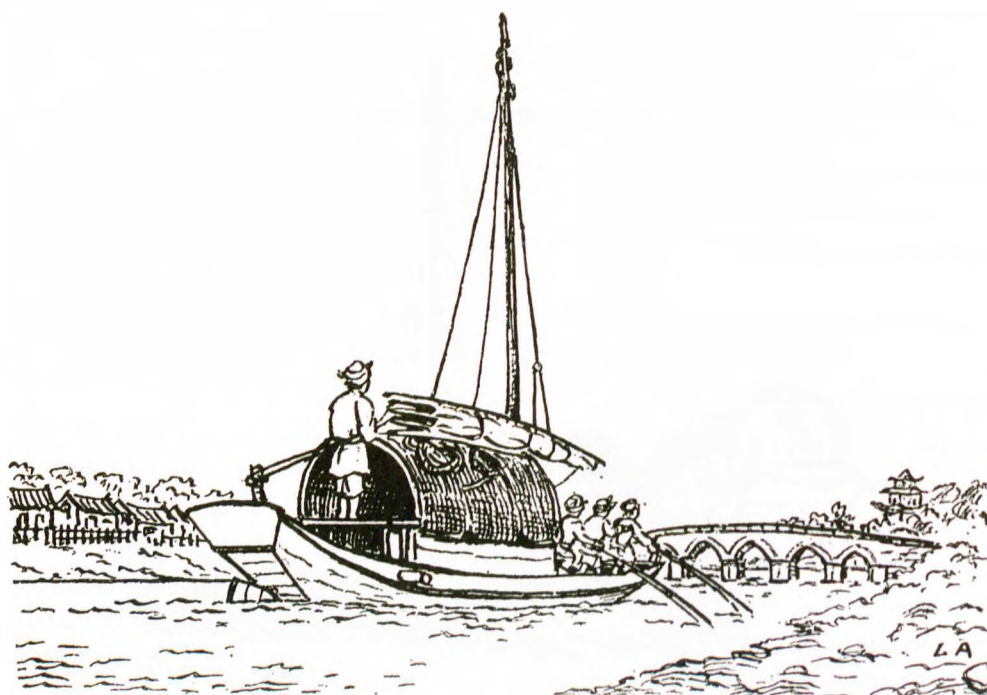
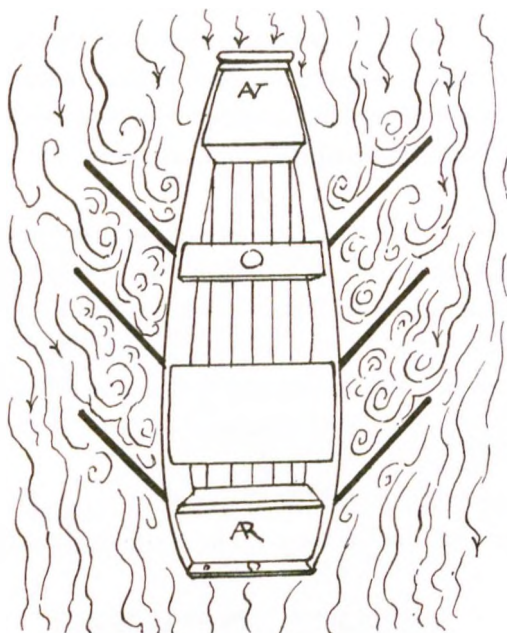
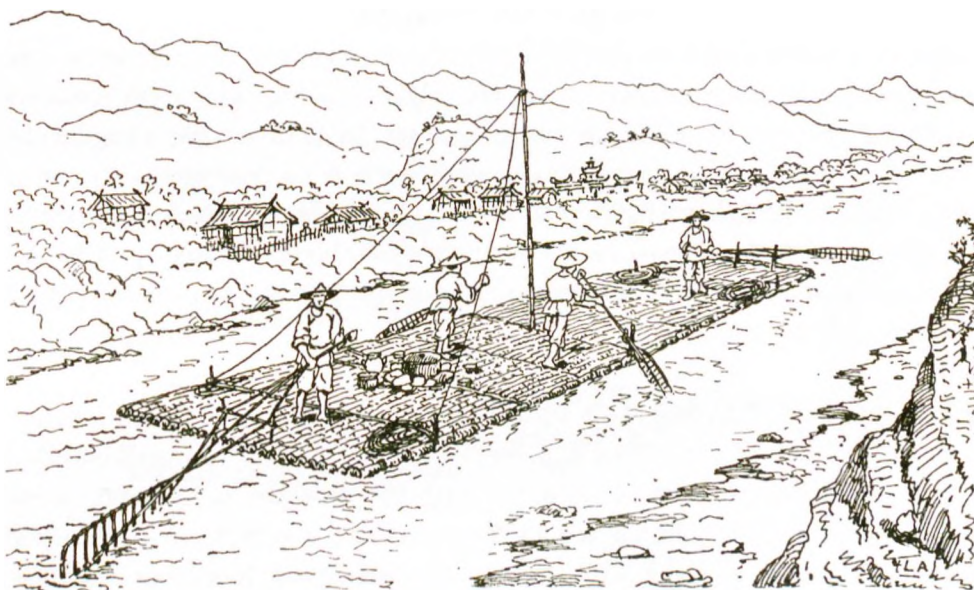
A barca do Pudu He é do mesmo tipo que a de Hu Kouzhou, mas de construção mais cuidada, com tabuado aparelhado, ligado por grampos de ferro, formando juntas estanques. Estas barcas são tripuladas por dois homens a vante que manobram dois remos, e a ré pelo patrão que tem numa mão um remo e na outra um comprido Sao, que por meio duma grande pedra é equilibrado pelo punho. O fundo da barca é feito com pranchas de uma só peça que vão de vante a ré. É uma característica feliz em caso de choque com uma rocha, a barca tendo assim uma tendência a deslizar, enquanto que, se as pranchas estivessem no sentido perpendicular, ficariam presas e abririam um veio de água.

BARCA DE MACHAN

A barca representada na Estampa 46 é oriunda de Machan (nc 62), importante localidade situada na margem esquerda do rio, a cerca de 30 km. do confluente do Yalong (nc 63). É usada para o transporte de viajantes e de mercadorias nas secções navegáveis, onde circula nos dois sentidos, mas muito irregularmente por falta de elementos suficientes de tráfego.

Estas barcas, de construção rústica, com um comprimento duma dezena de metros, são feitas com pranchas não aparelhadas, aplainadas grosseiramente e unidas por grampos de ferro.

A madeira utilizada é uma espécie de faia vermelha, impermeável, resistente e flexível, qualidades que lhe permitem fazer frente com sucesso, como veremos mais adiante, aos mais perigosos obstáculos do rio.

A forma é a de uma chata vulgar: os dois bordos elevados de um metro estão ligados a um fundo chato que se levanta sob o mesmo ângulo a vante e a ré; três balizas formam anteparas estanques com furos de drenagem para escoamento das águas, consolidam a barca no sentido transversal, mas sem nenhuma ligação no sentido do comprimento, de maneira que o conjunto possui uma grande elasticidade, que sendo às vezes perigosa nos remoinhos e nos turbilhões, facilita a transposição de certos obstáculos, nos quais uma grande rigidez cederia com o tempo a esforços prolongados não apoiados. São verdadeiros barcos de borracha, ao mesmo tempo flexíveis e resistentes, cujas extremidades de vante e de ré oscilam independentemente, sob o efeito da arfagem, de um choque ou duma simples carga.

Estampa 37 Jinsha Jiang - Wu Ban Nan Yu Seu

Estampa 38 Min Jiang - Junco de viajantes do tipo Kua Zi

Estampa 39 Min Jiang - Grande junco de comércio

Estampa 40 Wu Ban navegando nos arredores de Chengdu

Estampa 41 Plano de um dispositivo para navegação de pequenos fundos

Estampa 42 Jangada de bambus no Min Jiang

Na descida, quatro homens chegam para a manobra; o patrão a vante governa com a ajuda de um robusto Sao, e três homens ficam aos remos nos bordos da jangada. O Sao assenta no bordo recurvado de vante, que é reforçado por um conjunto de cabos cruzados, destinado a reagir contra o impulso transversal do Sao. Quanto aos remos, em número de três, dois a estibordo e o outro a ré a bombordo, apoiam-se num suporte formado por um tronco de árvore de um metro de altura fixado ao chão da jangada. Estas jangadas circulam em grande número entre as cidades de Yazhou (nc 69) e de Jiading (nc 50), distantes de cerca de 200 quilómetros, com uma diferença de nível que atinge cerca de 225 metros, ou seja um declive médio de 1,12m por quilómetro. A duração da travessia na descida é de cerca de 24 horas com águas altas, e de dois a três dias, com águas baixas.

Na subida, a travessia exige respectivamente de 8 a 20 dias. Estas jangadas levam os produtos para jusante, até Xu Fu e mesmo para além, até He Jiang (nc 70), no Yangzi Jiang , a mais de 350 quilómetros de Jiading. Chegados a esta distância, a subida do rio seria muito onerosa, pelo que há interesse em desmanchar a jangada e vender os bambus no local. Como é de supor, a descida através das águas tumultuosas do Ya He não deixa de ser emocionante e mesmo alarmante. Apesar da catástrofe parecer inevitável a todo o momento, é preciso dizê-lo bem, os acidentes são raros, e isto devido ao golpe de vista e ao sangue frio destes corajosos barqueiros.

BARCAS DO TONG HE

Além das jangadas de bambu que circulam até Jiading e para além até ao Yangzi Jiang, a navegação no Ya He (nc 67) e no Tong He (nc 71), afluentes torrentosos do Min Jiang, no Sichuan, não é praticável senão para certos tipos de barcos usados no vai-vem, nas secções calmas e pouco extensas. São mais propriamente barcas de passagem, com pequeno calado, com propulsão apenas a remos (Estampa 51).

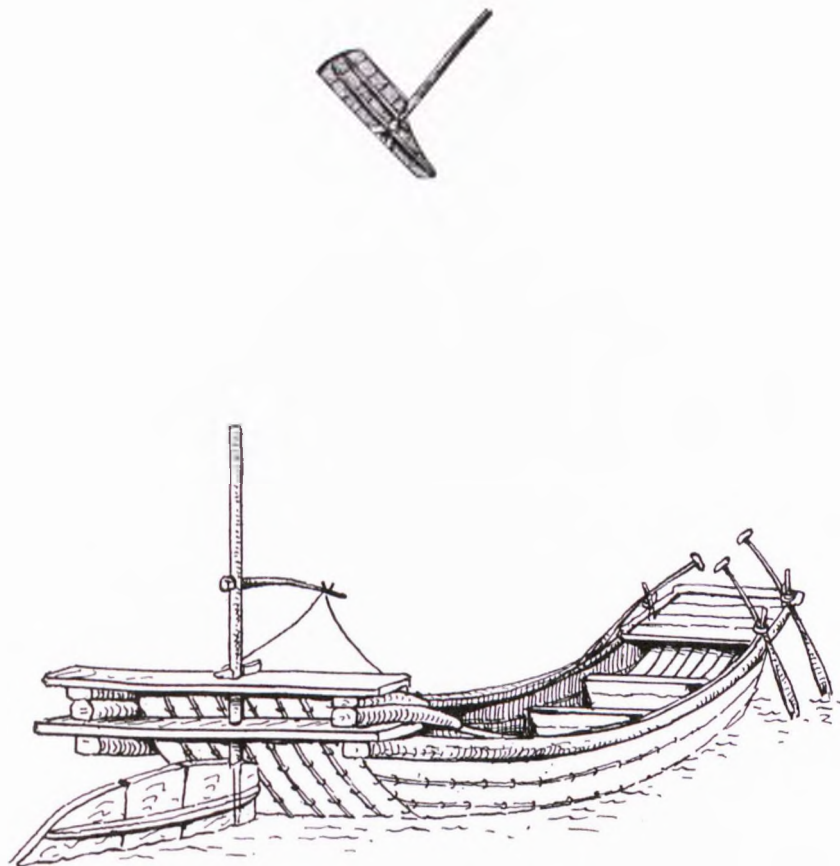
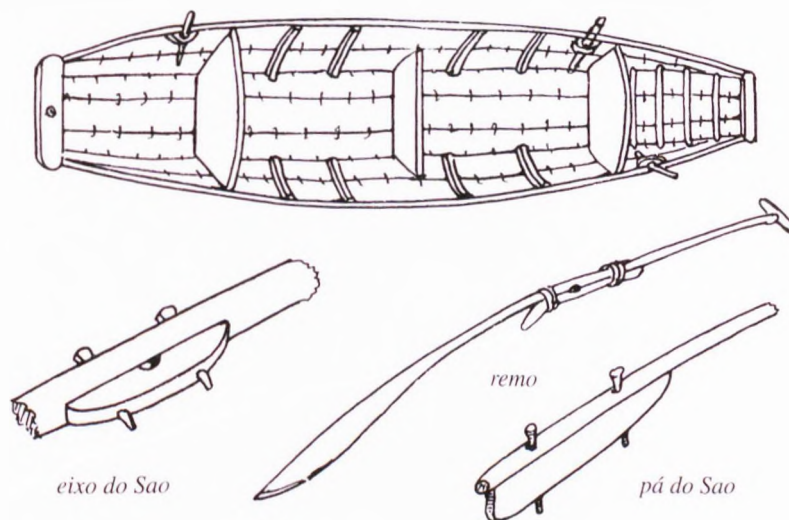
Enquanto o conjunto do casco é de um traçado primitivo e frágil, o tabuado do fundo, pelo contrário, é construído cuidadosamente segundo o sistema de costado trincado duplo, pouco usado na China, e mesmo no estrangeiro (ver Cap. II). No costado trincado duplo as pranchas sobrepõem-se duas a duas e asseguram, assim, uma melhor ligação longitudinal do que o costado trincado simples.

A barca de Tong He, com 15 metros de comprido e 2,50 de boca, não tem nem anteparas, nem reforços interiores. A proa e a popa são formados por painéis quadrados, fixados aos dois costados laterais, por simples cavilhas de madeira muito à vista. Na popa, um homem manobra um comprido leme de gingar equilibrado por uma pedra pesada e empoleirado numa ponte ligeira, enquanto a vante dois homens accionam dois remos, um a cada bordo. Dois bancos, no centro, são a única ligação entre os dois costados laterais.

BARCOS DE SALVAMENTO (Hong Chuan) (nc 72)

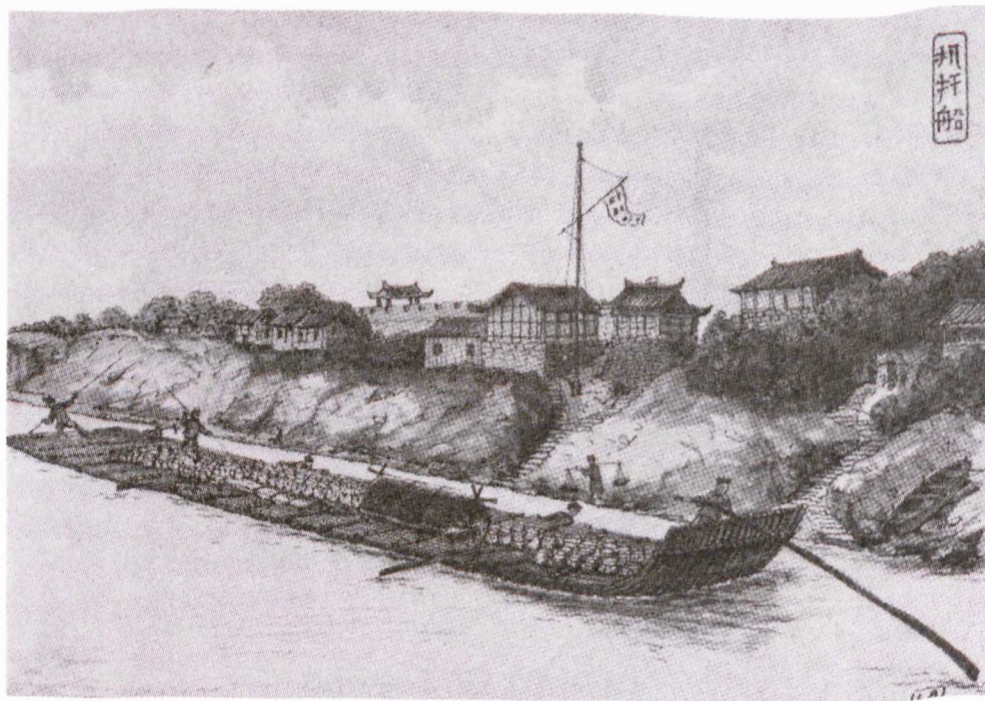
Poucas regiões frequentadas por juncos são tão férteis em sinistros como as do Alto Yangzi Jiang. Os perigos desta navegação provêm dos obstáculos que atravancam o leito do rio e sobretudo do movimeto das águas, pejadas de rápidos e turbilhões, que tiram ao navio toda a estabilidade de rumo e tornam ineficaz a acção do leme no momento mais crítico.

Não espanta pois que os naufrágios sejam frequentes e as vítimas numerosas. Mas, depois da organização do serviço dos barcos de salvamento, que é de criação bastante recente, há que reconhecer que a quantidade de vidas humanas salvas é considerável. Antes do estabelecimento deste serviço, o salvamento era confiado a barcos de pesca que recebiam para este efeito uma pequena subvenção dos habitantes do distrito. Mas estas disposições eram insuficientes, pois estes barcos raramente estavam, em tempo devido, no local do acidente.

A nova organização data de 1854 e deve-se a um rico mercador das redondezas do rápido chamado Xintan (nc 73), palco, outrora como hoje, de numerosos naufrágios, na época de águas baixas. Este filantropo recebeu subscrições de comerciantes, cujos juncos circulavam no distrito, e mandou construir três barcos exclusivamente a usar no salvamento. Para os distinguir dos barcos de pesca foram pintados de vermelho

Estampa 48   Barca de Jin Jiang Jia

Estampa 49   Barca de Tangmi

(Estampa 52) e denominados Hong Chuan (barco vermelho, ou Jiu Min Chuan) (nc 74) (barco para salvar a vida). Depois, o número destes barcos foi aumentado e a instituição, cujas despesas são cobertas por donativos voluntários, passou a ser governamental, sob a direcção de um alto mandarim de Yichang.

O serviço de salvamento está perfeitamente organizado no alto rio, nos locais que oferecem perigos para a navegação. Este serviço é dirigido (1905) por um general chinês, que afecta 700 a 800 soldados a esta perigosa empresa, cuja organização e controlo pertencem à corporação dos patrões e mestres de juncos. Como tantos outros serviços públicos na China, a direcção é deixada à iniciativa dos armadores e proprietários dos juncos, e o seu fim, além da questão humanitária, é de salvaguardar as mercadorias contra o roubo, a pilhagem ou o naufrágio. É de certo modo um seguro instituído contra os riscos de navegação, à falta de polícia de rio, e que é posto indistintamente à disposição dos juncos e de todos os passageiros chineses e estrangeiros.

Estas embarcações, tripuladas por homens vigorosos e hábeis, estão distribuídas ao longo do rio, nas passagens perigosas, onde estão sempre prontas a socorrer os juncos em perigo. Os serviços que prestam são

Estampa 50 Jangada de bambu do Ya He - Ba Quain Chuan

Estampa 51 Barca do Tong He

muito prestimosos e salvam diariamente muitas existências no meio dos rápidos.

O rio é dividido em distritos, cada distrito sendo patrulhado por um Xun Chuan (nc 75), ou barco de polícia, cuja missão consiste, em primeiro lugar, em fixar os postos de vigilância dos Hong Chuan próximo dos rápidos, que variam de posição e de intensidade segundo a altura das águas.

Assegura, além disso, a vigilância do rio, sendo a sua intervenção necessária para moderar o zelo interesseiro dos salvadores benévolos, sempre muito numerosos, que cobiçam a presa. Estes barcos seguem o movimento dos juncos na subida dos rápidos e ficam prontos para qualquer acontecimento. Na descida observam atentamente a manobra, pois é neste momento que há o maior número de acidentes. Logo que um junco parece desviar-se do meio do canal, vai ter com ele um "barco vermelho", que lhe mostra o caminho a seguir. Quando

Estampa 52 Barcos de salvamento Hong Chuan

há um naufrágio, é disparado um tiro de canhão, para que todos os outros barcos se dirijam para o local do sinistro. Por cada vida salva, a tripulação do Hong Chuan recebe 1.200 sapecas e por um corpo que encontre, 400 sapecas. Houve tempos em que, para agir em conformidade com as tradições milenárias do culto dos antepassados, testemunhando o lugar que os ausentes têm no coração da família, a recompensa atribuída ao salvador era mais elevada por um corpo inanimado, do que por uma vida salva. O apetite do ganho levava naturalmente o salvador a contemplar a situação melhor remunerada, isto é, a salvar em primeiro lugar o afogado, enquanto que o vivo só poderia esperar salvação se consentisse, depois de um regatear macabro, a pagar ao seu benévolo salvador um prémio muitas vezes bastante elevado. Estes abusos foram reprimidos e a sociedade de salvamento ganhou um rápido desenvolvimento graças aos serviços prestados e à sua maravilhosa organização que a coloca na primeira linha das obras humanitárias da China.

BARCOS DE SALVAMENTO DO BAIXO YANGZI JIANG

Nas outras regiões do Yangzi Jiang, compreendidas entre Shanghai e Yichang, os perigos da navegação são bem menores e os acidentes bastante raros. Existem, no entanto, várias estações de salvamento, constituídas e mantidas por diversas corporações de mercadores que têm interesses no rio, nomeadamente em Shanghai (nc 76), Zhenjiang (nc 77), Nanjing (nc 78), Wuhu (nc 79), Jiujiang (nc 80), Hankou (nc 81) e algumas outras cidades menos importantes.

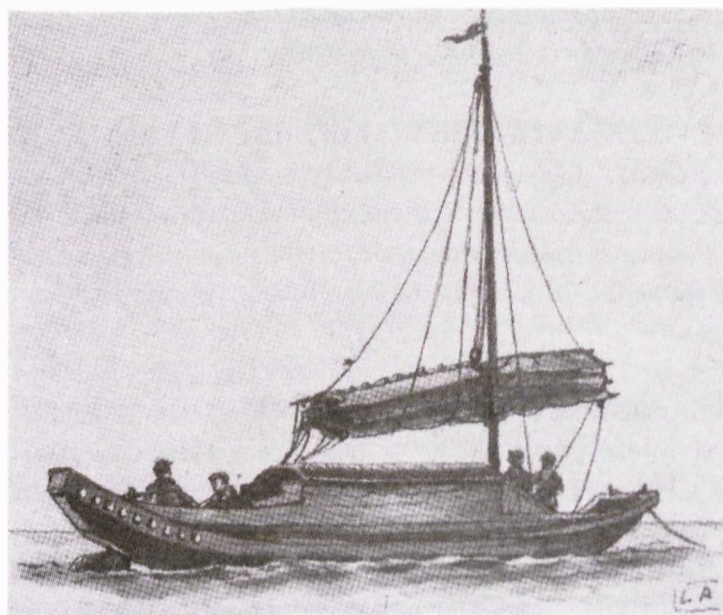
Estes barcos, (Estampas 53, 54, 55, 56) são construídos ao estilo local com madeira de cipreste (Bai Shu) (nc 82), mas com linhas mais finas e um aspecto mais cuidado. O comprimento varia entre 12 a 15 metros. Têm um ou dois mastros com velas de pendão de cor azul ou vermelho escuro, ornamentadas às vezes com o símbolo Yin Yang (nc 83). No centro do convés eleva-se um rufo de pouca altura, servindo para abrigar a tripulação.

Vários destes barcos têm o porão hermeticamente fechado. Não há nenhuma abertura no convés, excepto na parte central, onde há uma escotilha fechada por uma cobertura estanque, de maneira que se podem considerar estes navios como insubmersíveis.

O nome do barco e o porto onde reside são inscritos numa sequência de círculos pintados a ré, nos dois lados do costado exterior.

Os Hong Chuan (nc 72) e os Xintan (nc 73), não trazem armamento aparente, a não ser, às vezes, um velho pequeno canhão de bronze, colocado na plataforma de vante.

No Alto Yangzi Jiang, os homens andam fardados com um uniforme que consta duma calça apertada para baixo dos joelhos, de um casacão verde à frente e atrás ornamentado com um círculo branco, no qual há uma inscrição a preto indicando a região à qual pertencem (Estampa 52). Na cabeça usam um turbante como é costume em Sichuan.

Não há estações de salvamento regularmente organizadas nos portos da costa, excepto em Cantão, onde as autoridades locais dispõem de pessoal treinado que, logo que se tem conhecimento de um naufrágio, recorre a barcos de pesca tripulados por marinheiros experimentados que dão assistência no salvamento. Como recompensa dos seus serviços, estes marinheiros recebem um subsídio por cada pessoa salva e uma percentagem sobre o valor do navio e da carga.

Estampa 53   Barco de salvamento de Zhenjiang

PESCA COM ALCATRAZ

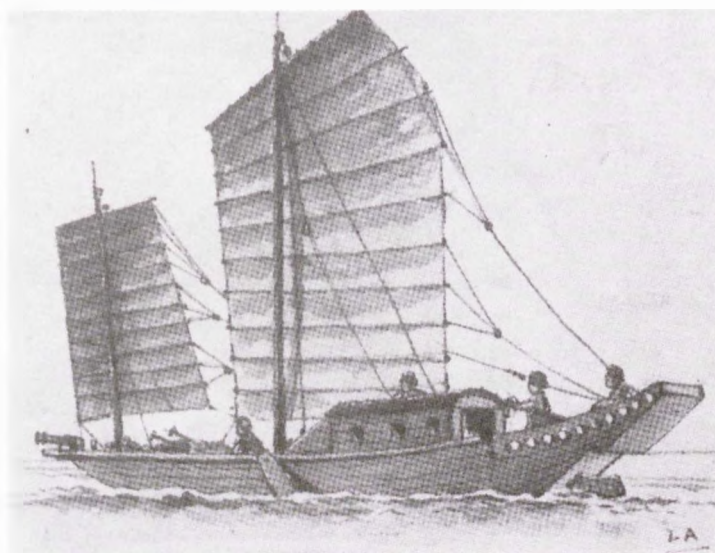
A pesca com alcatraz era praticada em França e na Inglaterra no século XVIII. Na China remonta a uma época mais antiga, visto que já é mencionada por Odorico Matthiuci na sua relação da viagem à China em 1322.

Nos dias de hoje, esta pesca continua a ser muito apreciada, visto ser muito produtiva. Pratica-se na maior parte dos cursos de água do Sichuan, com jangadas de bambu, do género catamaran ou com pequenos barcos, género piroga, tripulados por um ou dois homens (Estampa 57). Uma dúzia de alcatrazes, previamente treinados numa longa e paciente aprendizagem, ficam empoleirados lado a lado na borda do barco, imóveis, com as asas abertas ou pendentes, à espera do sinal do dono para se lançar à água e caçar a presa favorita.

Então, lançam-se todos à uma para fora do navio, mergulham e voltam à superfície sem descanso, até que apanhem a presa. É verdadeiramente um curioso espectáculo, esta perseguição desenfreada debaixo de água, onde se vêem desfilar em todos os sentidos estes pássaros de formas pesadas e de aparência tão calma, quando fora de água.

Cada um deles traz à volta do pescoço um anel de bambu que o impedirá de engolir a presa. Uma pequena corda, amarrada a uma das patas por um lado e por outro ao anel, permite ao dono, por meio de um gancho fixo na extremidade de um bambu, trazê-los à borda e tirar-lhes a preciosa colheita que tentam, em vão, engolir.

Mostram neste jogo de lorpas um ardor extraordinário, pois uma vez a pesca acabada, a equipa retoma docilmente a sua posição a bordo, os anéis são-lhes tirados e a refeição para que deram todo o esforço, é-lhes servida.

Quando várias equipas se reúnem habitualmente no mesmo local de pesca, cada uma tem uma marca que a distingue, como um pequeno feixe de penas levantadas na cabeça, nas asas ou na cauda, e coloridas diferentemente para permitir ao proprietário reconhecer o que é seu.

Estampa 54 Barco de salvamento de Nanjing

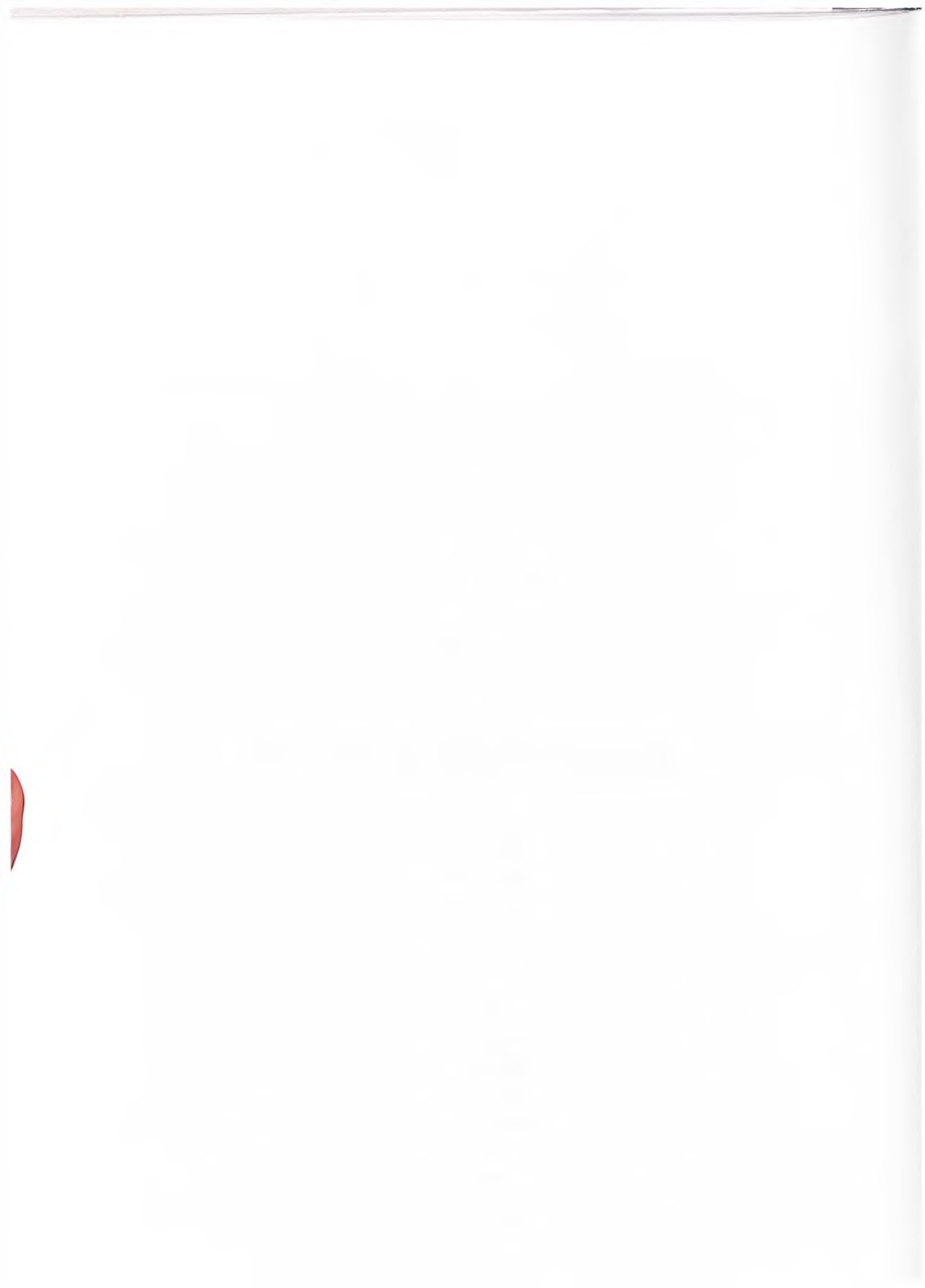
DOCUMENTOS CONSULTADOS

Chinese life boats; Imperial Maritime Customs, 1893.
Decennial Reports, by Stephenson Jellie, 1892-1901

NOTAS CHINESAS

1 宜昌
2 老板
3 老勤工
4 五板
5 掃
6 跨子
7 重慶
8 岷江
9 成都
10 四川
11 天后
12 麻陽子
13 嘉陵江
14 合州
15 遂寧河
16 保寧河
17 乾河
18 保寧府
19 廣元
20 福江
21 楠木
22 柏木
23 松木
24 楊敦溪
25 遂寧
26 太河鎮
27 綿州
28 潼川
29 岷江
30 瀘州
31 簡州南
32 辰谿子
33 湖南
34 沙市
35 洞庭湖
36 歪屁股船
37 貴州
38 和江
39 自流井
40 羅河
41 鄧井關
42 歸州府
43 大黔
44 敘府
45 南河船
46 半頭船
47 中元敞
48 金沙江
49 Não identificado
50 嘉定
51 金江
52 鹽井
53 普渡河
54 巧家廳
55 河口敦
56 Não identificado
57 Não identificado
58 横江
59 安邊
60 老雅灘
61 黃果樹
62 馬廠
63 雅龍
64 金江家
65 大理府
66 湯遂
67 雅河
68 扒杆船
69 雅州
70 合江
71 通河
72 紅船
73 新灘
74 救民船
75 巡船
76 上海
77 鎮江
78 南京
79 蕪湖
80 九江
81 漢口
82 柏樹
83 陰陽
84
85
86
87
88

VI

BAIXO YANGZI JIANG

PORTO DE HANKOU

Nenhum porto do Rio Yangzi Jiang (nc l) parece mais conveniente para o estudo dos juncos do que o de Hankou (nc 2). Pela sua posição incomparável no grande rio, na confluência com o Han Jiang (nc 3), este porto vê afluir às suas águas mais de 20.000 juncos por ano, trazendo os produtos mais ricos do Império.

Estes juncos comprimem-se em filas compactas nas margens do Yangzi Jiang e na vasta foz do Han Jiang (nc 3) onde formam uma verdadeira ponte móvel duma margem para a outra, enquanto milhares de mastros se erguem, quase se tocam e dão a impressão duma floresta impenetrável (Estampas 1 e 2). Querer descrever estes vários tipos de juncos seria empresa bem difícil, senão irrealizável, tanto estes barcos diferem uns dos outros pelas formas e dimensões. É preciso não perder de vista, com efeito, que cada lago, cada curso de água de pouca importância que seja, possui numerosos tipos apropriados à sua navegação e ao seu emprego particular, e que estes cursos de água se contam às centenas na bacia do Yangzi Jiang (nc 1).
A nomenclatura por categorias, que facilitaria a descrição, não é sempre possível, e pode dar lugar a erros. Acontece, com efeito, que o mesmo junco tenha nomes diferentes, segundo a natureza do comércio a que se dedica, ou ainda que o mesmo junco seja conhecido por um nome diferente em cada um dos portos que frequenta. Podem assim encontrar-se juncos pertencendo a regiões distantes umas das outras tendo o mesmo nome, apesar de serem diferentes no tipo e na actividade.

Em Hankou (nc 2), como na maior parte dos outros portos, os juncos são conhecidos muitas vezes, independentemente da sua denominação local, por um nome genérico lembrando o lugar da sua proveniência. É assim que os que descem do Alto Yangzi Jiang são chamados Chuan He Chuan (nc 4), "barco de curso de água de montanha", os da bacia do lago Dongting, Nan Chuan (nc 6), " barco do Sul ", os da província de Hubei (nc 7), Hua Chuan (nc 8), os do lago Poyang (nc 9), Luotan (nc 10) e Cao Zi (nc 11), etc.

Para evitar qualquer confusão, que não poderia deixar de surgir no imbróglio deste quebra-cabeças tipicamente chinês, apresentaremos nas descrições que se seguem, os vários tipos de juncos no lugar mesmo em que foram encontrados, sem ligar maior importância do que a que convém para este estudo, à identificação do seu nome, assim como ao seu lugar de origem.

Estampa 1 Porto de Hankou

Estampa 2 Porto de Hankou

JUNCOS DE COMÉRCIO

As Estampas 1, 2, 3, 4, representam três espécimes dos mais importantes juncos que se encontram em Hankou (nc 2).

Em geral de formas quadradas e maciças, os juncos de comércio têm um aspecto que se impõe pelas suas dimensões, pela sua possante mastreação e pelo brilho faustoso do casco. O junco conhecido por Hong Chuan (Estampa 3, figura 1) (nc 12), é o mais espaçoso na sua categoria. As suas dimensões atingem trinta e cinco a quarenta metros de comprimento, seis a sete metros de boca, e um deslocamento de cerca de 400 toneladas. Transporta para Shanghai (nc 21) chá, papel, porcelana, óleos vegetais, e volta a subir até Jiujiang (nc 13) com mercadorias europeias ou ainda com grandes carregamentos de sal que toma na estação de Yizheng (nc 14), a algumas milhas a montante de Zhenjiang (nc 15), na margem esquerda do Yangzi Jiang (nc 1). Esta estação é um centro importante, colocado sob o controlo do Governo, que monopoliza o comércio do sal.

São às centenas os juncos de todas as dimensões, entre os quais domina a alta silhueta dos Hong Chuan (nc 12), que se agrupam lado a lado, numa ordem perfeita, ao longo da margem onde se estendem grandes montões de sal, abrigados debaixo de esteiras. O casco do Hong Chuan (nc 12) é robusto, cuidadosamente construído e bem conservado com óleo de Tong You (nc 16), que lhe dá aquela cor amarela avermelhada do "pitchpine", tão atraente na variedade dos seus efeitos.

A popa ergue-se monumental a sete ou oito metros acima da linha de água, com o seu grande leme de tipo compensado, cuja madre sobe ao longo de uma almeida aberta no painel de popa, e se eleva por cima do tecto do rufo onde fica o homem do leme. O convés eleva-se acentuadamente para a popa a fim de dar ao piloto um horizonte bem livre à sua volta. Uma pequena plataforma, circundada por uma galeria que extravasa para o exterior, à maneira duma ponte dos nossos navios de alto mar, facilita a vigilância ao longo dos bordos.

A mastreação compreende dois mastros, o do centro é enorme com os seus 25 metros de altura, feito com duas ou três peças de secção quadrada, unidas por anéis de ferro, ergue-se na parte de vante do grande rufo que atravessa por uma enora envolvida por uma guarnição estanque em tecido oleado. O mastro de vante, leve e móvel, ergue-se na parte de vante do convés.

As velas são de tecido de algodão do tipo de pendão: a do mastro grande é muito alta a fim de captar o vento por cima das arribas; é em duas partes verticais, reforçadas por uma trintena de vergas transversais. Estas velas, como na maior parte dos grandes juncos do Yangzi Jiang(nc 1), são abrigadas, quando o junco está fundeado, numa bainha estanque feita de esteiras ondeadas envernizadas. Assentam em cavaletes encostados às anteparas do grande rufo. O junco fundeia com fateixas de quatro patas que assentam sobre uma ou duas fortes peças de madeira em forma de turcos, colocadas na borda a vante.

O junco da fig 1, Estampa 3, frequenta o porto de Nanjing. O casco é solidamente construído, o convés desempachado a fim de facilitar a manobra das duas grandes velas, o rufo central que dá abrigo ao porão das mercadorias é formado por anteparas móveis. Os aparelhos de manobra são os mesmos que os dos juncos das Estampas 4 e 5.

A Estampa 4 que representa um junco dum tipo análogo ao anterior, mostra a posição das fateixas, prontas para fundear. Nota-se ainda o passadiço de dois pés de largura permitindo a circulação à volta do rufo central.

Em geral estes grandes juncos têm o tabuado do costado reforçado com fortes percintas em relevo que acentuam o adelgaçamento dado aos bordos acima da linha de água.

JIUJIANG

Este junco (Estampa 5) é muito comum no Baixo Yangzi Jiang, onde é usado para transporte de passageiros e carga entre Jiujiang (nc 13) o lago Poyang (nc 9) e os portos a jusante de Nanjing (nc 17).

Estampa 3 Hankou - Junco de comércio

A antepara a vante do rufo tem janelas que deixam entrar a luz para uma grande câmara reservada para os personagens de categoria. Mesmo na popa há dois suportes em ferro em forma de forquilha (Estampa 6) que são destinados a receber lanternas ornamentadas com grandes caracteres indicando a posição e as funções do viajante.

Um mastro de grande diâmetro ergue-se sobre o rufo central; um segundo, muito leve e móvel está colocado no convés a vante. Se há visitas oficiais, suprime-se o pequeno mastro de vante. O grande rufo central é destinado às mercadorias e aos viajantes. As anteparas exteriores são móveis e a ventilação pode fazer-se por uma larga abertura cortada na cobertura do rufo e coberta por um painel. Uma abertura semelhante foi feita a ré, na parte do rufo ocupada pelo patrão e família. À popa, há uma plataforma a céu aberto, sobre a qual se abre uma porta que comunica com o camarote do patrão (Estampa 6).

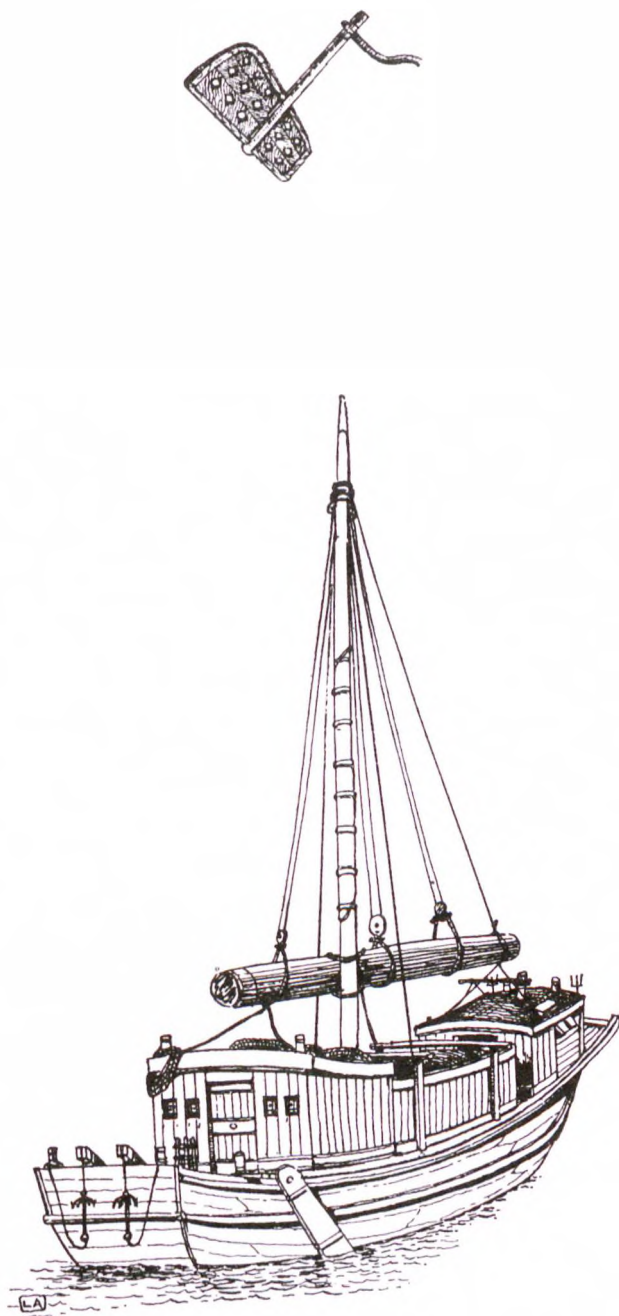
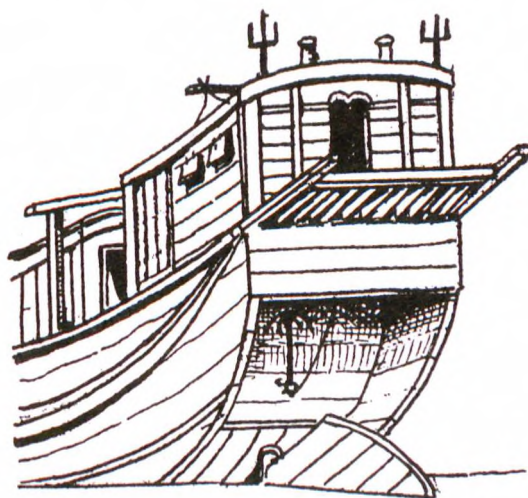
JIUJIANG

Este junco (Estampa 7) tanto é utilizado para o transporte de passageiros como de mercadorias. O casco é igual ao do Hong Chuan (nc 12). Um grande rufo vai até ao extremo de ré, cortado por uma passagem que dá acesso à câmara do patrão (nc 18). É neste rufo (duplo) que fica o homem do leme. Um só mastro, com vela de pendão, fica no convés, bastante longe do rufo, na parte de vante reservada aos viajantes. No costado a bombordo a vante está instalada uma pequena plataforma quadrada, circundada por uma balaustrada.

Este pequeno reduto para uso íntimo, sem dúvida, vê-se na maior parte dos juncos do lago Poyang (nc 9).

O junco representado na Estampa 8, pertence à mesma classe do anterior. O grande rufo é construído com anteparas móveis que se tiram parcialmente para o embarque das mercadorias. Um pequeno guincho está colocado na cobertura, no pé do mastro grande, para a manobra da vela.

Um segundo mastro basculante de dimensões bastante grandes ergue-se no convés a vante.

Este junco (Estampa 9) é aparelhado como o anterior, excepto a ré onde se sobrepôs uma espécie de caixa quadrada donde sai um terceiro mastro de pequenas dimensões, munido duma vela. Um rufo com anteparas móveis ocupa uma grande parte do convés. O grande junco (Estampa 10), tem várias particularidades que o

Estampa 5 Jiujiang - Junco de comércio e de passageiros

Estampa 6 Parte de ré do junco da Estampa 3

distinguem dos anteriores, nomeadamente na disposição dos rufos que são mais baixos, de forma que o convés de ré onde está o posto do homem do leme está completamente desempachado, assim como a parte de vante onde se erguem dois mastros sólidos reforçados na base por dois arcobotantes, que se apoiam no convés.

O tabuado do casco adelgaça de forma arredondada acentuada por duas grandes percintas, que têm o duplo efeito de consolidar o costado e de aguentar o esforço dos choques exteriores. A popa (Estampa 11, figura 2) tem um perfil elíptico num plano que curva para baixo para receber a porta do leme compensado. Notar a ligação do tabuado do casco e dos painéis de vante e de ré, feita por fortes grampos de ferro, visíveis no contorno de cada uma destas extremidades. No painel de popa há duas âncoras, dispostas como antigamente nos navios ocidentais, as âncoras chamadas "de estreito ou em galera". (A expressão equivalente em português é " âncora à roça", âncora que está unicamente aguentada pelas boças, e assim, pronta a ser largada).

Encontramos de novo o mesmo perfil elíptico da popa no junco de Wuhu (nc 19) (Estampa 12) que apresenta igualmente rufos pouco elevados acima do convés. O de vante é de forma arredondada, com cobertura parcialmente móvel, por cima do porão das mercadorias. O mastro grande ergue-se por cima desta cobertura, enquanto que o segundo está colocado no convés, contra a antepara a vante.

O leme é de grandes dimensões, com porta compensada. A sua accão pode ser reforçada pela manobra dum leme de gingar, colocado no painel da proa, à maneira do Sao (nc 20) dos juncos do Alto Yangzi Jiang.

Com a sua potente mastreação e o belo porte do seu casco, este junco (Estampa 13) tem um aspecto imponente. Pertence à família dos grandes juncos do Yangzi Jiang(nc 1), descrita mais acima, com a diferença de ser um dos poucos que tem quatro mastros, e os dois do centro com velas de grande envergadura. Por outro lado, as fortes percintas que cinturam habitualmente o casco, acima da linha de água, não são visíveis senão nos extremos de vante e de ré, pois na parte central ficam dentro de água. Este dispositivo é característico dos juncos do lago Poyang. Este junco navega entre Hankou (nc 2), Shashi (nc 36) e o lago Dongting (nc 5).

JUNCOS DE CARGA

Apesar duma aparência simples e da sua forma de barcaça, estes juncos, como as balandras holandesas, são cuidadosamente construídos, e têm o casco muito bem tratado e revestido com um verniz brilhante. São exclusivamente usados no transporte de mercadorias, muitas vezes bastante pesadas, que aumentam às vezes perigosamente o seu calado, a ponto de se afundarem. O convés é desempachado em quase todo o comprimento. Um ou dois rufos, muito baixos, servem de alojamento à tripulação e de abrigo às mercadorias. Há um mastro ao centro, muitas vezes móvel, para permitir a passagem debaixo das pontes.

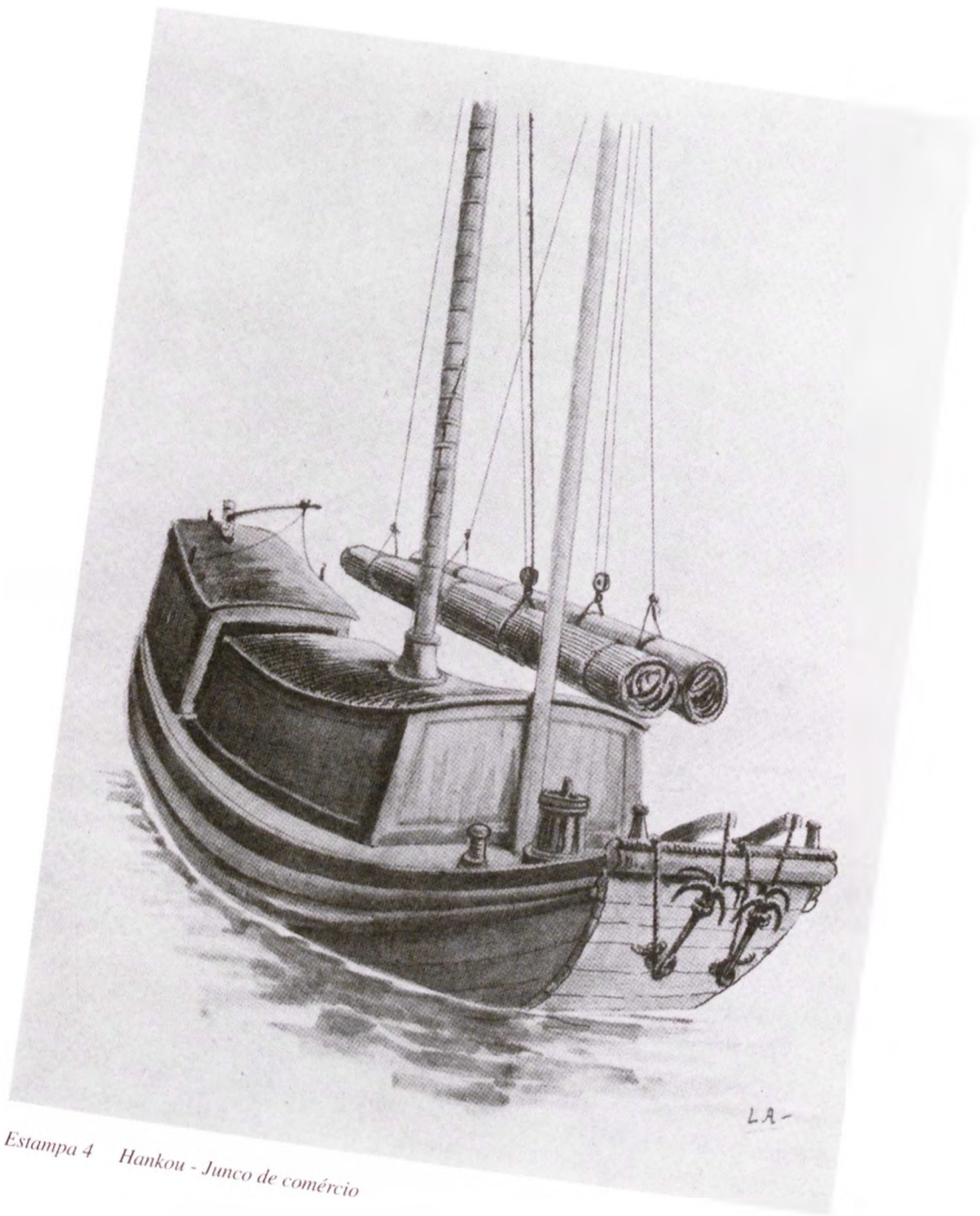
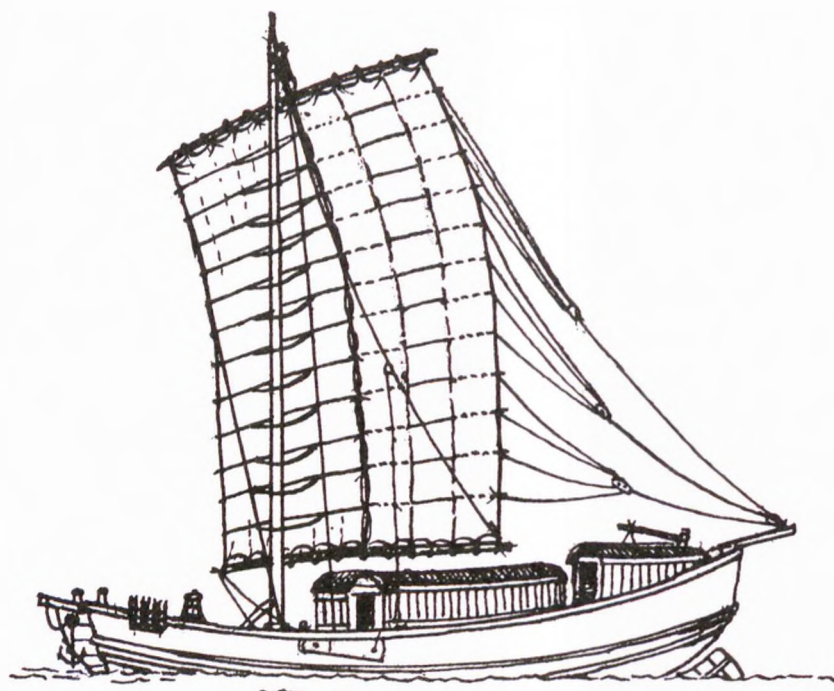
JIUJIANG

O junco da Estampa 14, apresenta algumas particularidades. O porão de vante é enquadrado por uma longarina de convés, com um pé e meio de altura acima do convés. Pode-se, no entanto, circular à volta desta, graças a um passadiço que sobressai da borda.

As anteparas do rufo, de forma trapezoidal, são constituídas por painéis móveis.

À popa, um guincho colocado na prumada da madre permite içar o leme. Este junco dedica-se habitualmente ao transporte para Shanghai de grandes jarrões provenientes das fábricas do lago Poyang (nc 9). Tem um só mastro móvel, com vela rectangular.

JIUJIANG

O junco da Estampa 15, tem igualmente só um mastro móvel, que se abate sobre cavaletes colocados à popa. A junção do tabuado com os painéis de vante e de ré, é reforçada por ferragens de contornos variáveis, visíveis nos bordos. Usa um Sao do tipo Alto Yangzi Jiang com a pá esculpida em forma de cimitarra.

Estampa 4   Hankou - Junco de comércio

Estampa 7 Jiujiang - Junco de comércio e de passageiros

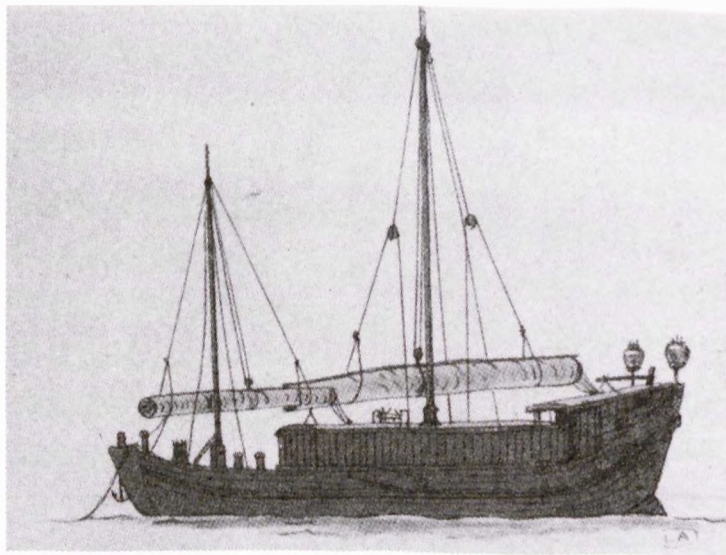
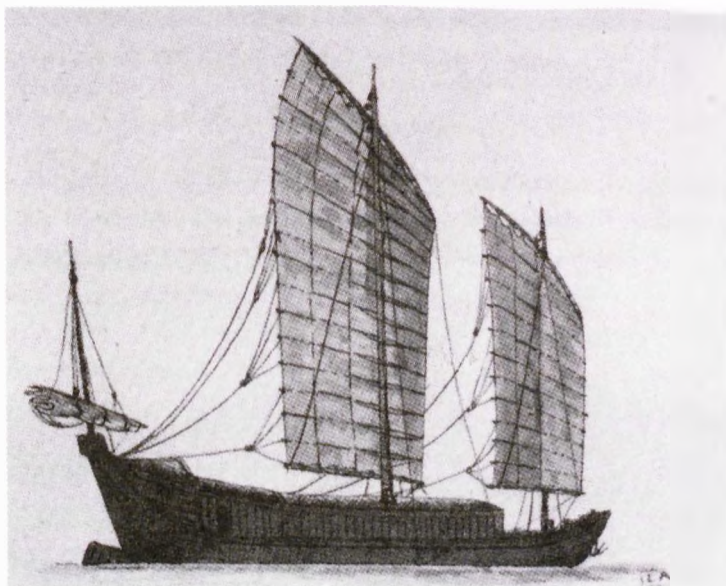
NANJING

No junco da Estampa 16, a popa é de forma rectangular com um painel perfurado na parte superior, que prolonga a borda de tempo do convés. O leme é compensado. A sua grande cana em cotovelo permite ao piloto manobrar o junco por cima da cobertura do rufo. Os dois mastros são móveis. O porão de vante, compreendido entre estes dois mastros, é fechado por painéis colocados sobre uma alta braçola. O casco é consolidado por duas fortes percintas, pouco acima da linha de água. O convés é protegido por uma borda de tempo de um pé de altura a ré, e que vai diminuindo de altura à medida que se aproxima de vante.

HANKOU

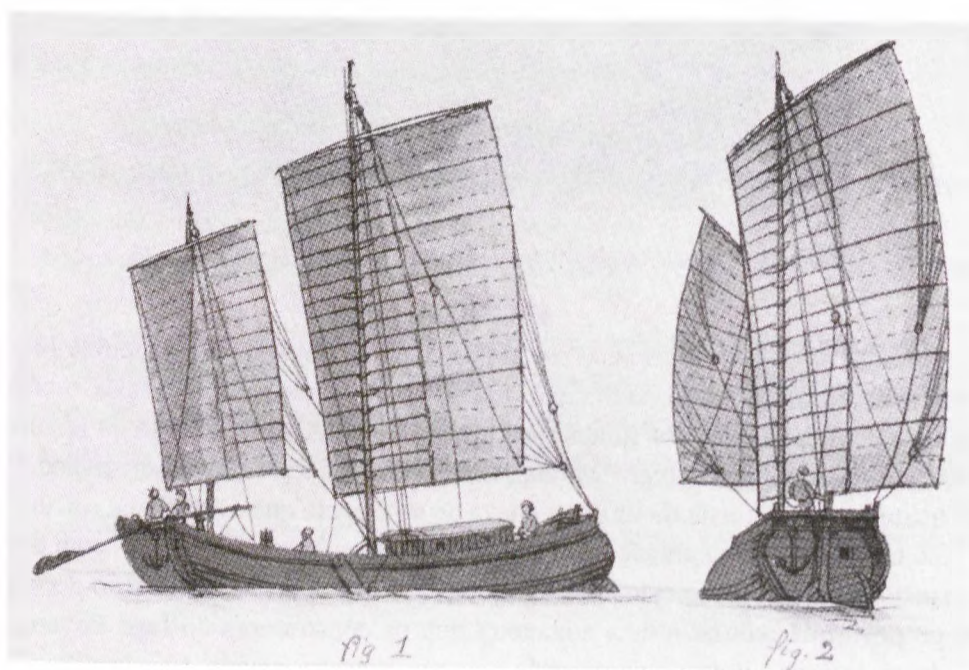
O junco da Estampa 17, tem muitos pontos em comum com o anterior. O casco é no entanto ainda mais robusto, com três ou quatro largas percintas saídas, que são o elemento esssencial do costado. O painel de ré é também melhor disposto, com uma dupla antepara mais para dentro que abriga a madre e lhe assegura melhor comportamento.

O porão das mercadorias, com uma alta braçola, ocupa a totalidade do convés. Um rufo de dimensões reduzidas abriga o homem do leme, na extremidade de ré, uma plataforma com clarabóia prolonga o alcatrate. O interior do porão está reservado para as mercadorias, pelo que a tripulação dorme no convés debaixo de esteiras móveis, colocadas a pouca altura acima dos que dormem. Estas esteiras são arrumadas, de dia, sobre a cobertura do rufo.

Esta regra verifica-se quase sempre nos juncos de carga que por vezes dispõem de alojamentos para a tripulação.

Estampa 8 Jiujiang - Junco de comércio e de passageiros

Estampa 9 Jiujiang - Junco de comércio e de passageiros

HANKOU

Entre os juncos de carga que frequentam o porto de Hankou (nc 2) há um (Estampa 18), cujo casco tem uma silhueta das mais estranhas. Projectado sobre um plano passando pela flutuação, o contorno do casco representa exactamente o de dois barcos juntos topo a topo, no ponto mais estreito da largura do junco que, neste caso particular e contrariamente à regra habitual, se encontra pelo través do mastro grande. Esta deformação foi feita pelo construtor com o fim de dimiminuir a taxa de tonelagem que a alfândega calcula pela largura do junco tomada pelo través do mastro grande. Esta forma anómala volta a encontrar-se, com um contorno mais acentuado, num pequeno junco, representado na Estampa 38, e que também frequenta o porto de Hankou. Foi com o mesmo propósito de reduzir a taxa aduaneira que os construtores do lago Poyang transferiram o adelgaçamento do casco para a parte de vante onde se ergue o mastro grande, cuja localização serve de base para os cálculos da alfândega (Ver Estampas 30, 31).

Estampa 10 Nanjing - Junco de carga

Estampa 11 Nanjing - Junco de carga

Na província de Shandong (nc 22) há um junco da mesma forma que o de Hankou (nc 2), conhecido pelo nome de Gua Lou (nc 23), ou " cesto cabaça". Pondo de parte a forma particular do casco, o junco (Ver Estampa 18), copia as características gerais do convés, da proa e da popa dos grandes juncos de Nanjing e de Hankou descritos mais acima. Notar a meio do convés (Estampa 18) uma travessa móvel, a cada bordo e no alcatrate, para servir de apoio ao leme de gingar lateral.

ZHENJIANG

No convés deste junco (Estampa 19) erguem-se três rufos de pouca altura, o do centro tendo apenas cinco pés acima do alcatrate. O pequeno rufo de vante é separado do seguinte por uma passagem estreita onde se eleva o mastro grande, muito alto e móvel como o de vante que é de fracas dimensões.

O casco é consolidado por fortes percintas, na altura do convés, que terminam em arco muito acentuado para a popa que se prolonga por uma plataforma desapoiada.

ZHENJIANG

Este junco (Ver Estampa 20) tem as mesmas características do anterior, rufos muito baixos, mastro grande móvel, leme compensado manobrado por uma cana muito comprida que se desloca por cima do rufo de ré, enquanto o homem do leme fica no convés entre os dois rufos. Estes juncos usam lemes de gingar laterais, indispensáveis quando se deslocam nos portos atravancados de navios.

HANKOU

Este tipo de junco encontrado em Hankou (nc 2) (Estampa 21) merece uma menção especial por via das muitas particularidades que apresenta. De construção robusta e cuidada, o casco distingue-se pela finura das linhas que se elevam nas duas extremidades, para formar a vante uma espécie de roda de proa visível acima da linha de flutuação, e à popa, um painel muito estreito de forma triangular.

O tabuado do costado é trincado (1), processo de montagem raramente usado na China, mas, contrariamente à prática europeia, é o tabuado inferior que se sobrepõe ao tabuado superior. Esta técnica da construção chinesa explica-se pelo facto do tabuado do casco ser colocado sobre as anteparas transversais servindo de balizas, começando pelo plano superior do alcatrate, enquanto na construção europeia começa pelo tabuado da carena. O casco, contrariamente ao que existe nos juncos de carga com as mesmas dimensões, não é consolidado por percintas, salvo na altura do alcatrate, em que se nota uma forte peça de madeira saída estendendo-se somente ao longo do porão das mercadorias. Sobre este reforço, de forma arredondada, apoia-se a primeira fiada do convés, ligeiramente inclinada com o fim de que a água se não infiltre no porão. Esta preocupação de assegurar o conforto no junco constata-se também no conjunto da construção, em que a harmonia de formas se alia a um asseio meticuloso.

O casco termina a ré por duas alas muito próximas que se levantam bruscamente até atingirem a cobertura do rufo. Deixa entre elas um intervalo livre, fechado por duas anteparas onde se move a madre do leme compensado. As estampas 21 e 22, mostram as particularidades principais deste tipo de junco que se encontra em grande número entre Hankou (nc 2) e Nanjing (nc 17).

1) Ver Tomo II: Construção dum junco, página 14.

Estampa 12 Junco de Wuhu

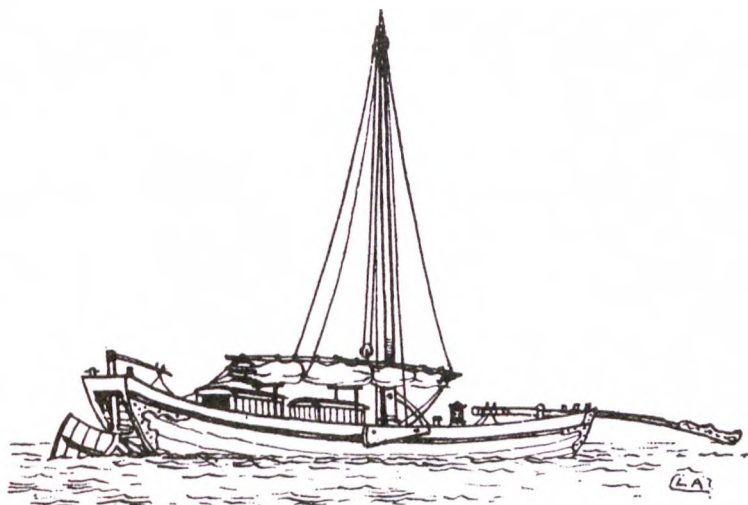
Estampa 13 Hankou, Shashi - Junco de comércio

HANKOU

A Estampa 23, representa um junco do mesmo tipo navegando à vela. O tabuado do casco é também trincado, com uma forte peça de madeira saída, formando a roda de proa na qual repousa o trincaniz. A vante, de cada lado da roda de proa, podem ver-se as âncoras de quatro patas em posição de fundear.

HANKOU

As mesmas características de casco voltam a encontrar-se neste junco (Estampa 24) que pertence ao tipo anterior. A popa (Estampa 25) e a proa têm aspectos análogos, excepto a manobra do leme que se faz por cima da cobertura do rufo, onde se vêem algumas ripas transversais, com o fim de facilitar o equilíbrio do homem do leme.

O rufo central é o de maior comprimento, vai até junto do pé do pequeno mastro. A implantação do mastro grande é inserida neste rufo que é em forma de túnel, e cujas anteparas são parcialmente móveis. As fateixas ficam suspensas dos extremos de duas peças de madeira saídas, colocadas a um lado e outro da roda de proa.

Estampa 15 Jiujiang - Junco de carga

Estampa 14 Jiujiang - Junco de carga

Estampa 16   Nanjing - Junco de carga

Estampa 17   Hankou - Junco de carga

HANKOU

Ainda que pertencendo à mesma categoria dos precedentes, o casco deste junco (Estampas 26-27) difere em vários pontos. O costado trincado cedeu o lugar ao costado liso a que se justapõem, por um lado, três fortes falcas em relevo colocadas por cima da linha de água com curvatura acentuada para cima nos dois extremos e, por outro, uma quarta falca, igualmente convexa, consolidando o alcatrate, na qual assenta a calha do trincaniz, inclinada para o exterior, como nos outros juncos. A ligação do tabuado às falcas é feita por meio de fortes grampos de ferro. Os painéis de proa e de popa diferem sensivelmente dos outros, não deixando de mostrar a mesma finura de linhas. Assim o maciço de madeira em que acabava a roda de proa é substituído por um plano da mesma largura, enquanto que a popa é fechada a toda a altura, por um painel completo, dominado pelo rufo, onde fica o homem do leme. O rufo central é em forma de abóboda, cuidadosamente construído e com aberturas para os bordos. A cobertura é móvel e composta por painéis que podem deslizar horizontalmente em ranhuras praticadas nos lados da ossada do rufo.

HANKOU

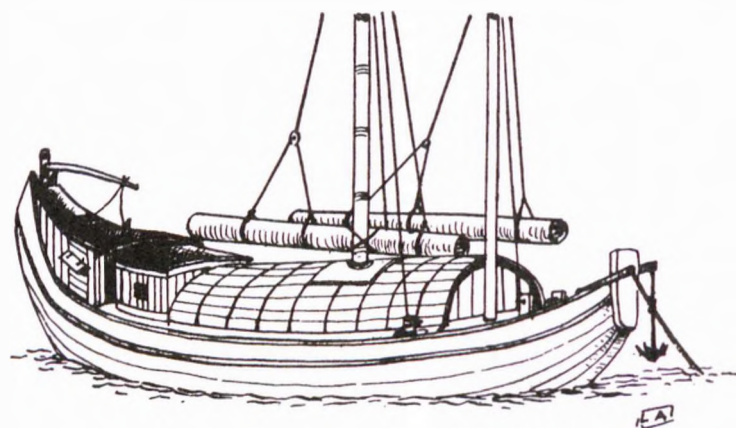
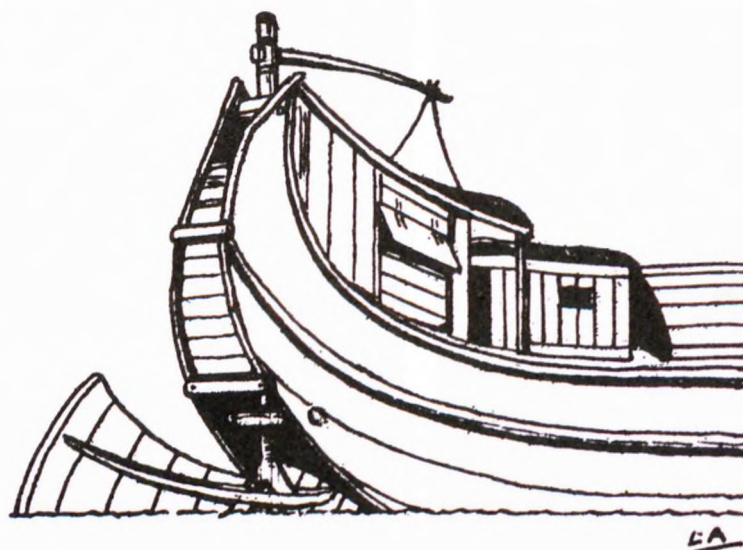
A configuração bem característica da roda de proa dos três juncos descritos acima (Estampas 22, 23, 24) encontra-se na maior parte dos grandes juncos que frequentam o porto de Hankou. A Estampa 28, representa um outro tipo de junco de comércio, tendo a mesma disposição que aquele descrito páginas atrás. O porão das mercadorias é abrigado por um comprido rufo central, de forma trapezoidal com seis pés de altura, cujas anteparas laterais são formadas por painéis móveis. O rufo de ré serve de alojamento ao patrão e de posto ao homem do leme. A mastreação consiste em dois mastros, o do centro de grande diâmetro com implantação numa abertura estanque aberta no rufo. Notar a inscrição pintada no maciço de madeira da roda de proa, representando o caracter " fou ", que significa " felicidade ".

LAGO POYANG

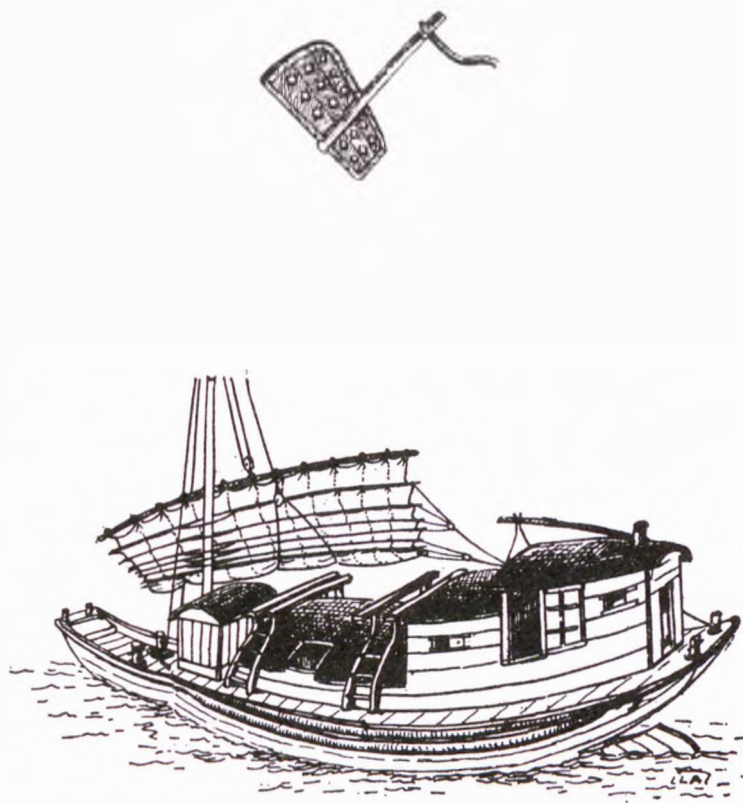
A bacia do lago Poyang (nc 9) é um centro comercial muito importante sulcado por milhares de juncos carregados com produtos locais: papel, arroz, chá, tabaco, que se trocam nos portos do Yangzi Jiang (nc 1) por outros produtos tais como tecidos de algodão e artigos europeus. A cidade de Jiujiang (nc 13), situada não longe da entrada do lago, é o porto principal destas trocas: 20 a 30.000 juncos visitam anualmente este porto, provindo a maior parte do lago e da província do Jiangxi (nc 27).

GUA LOU (nc 23)

A maior parte destes últimos apresentam uma particularidade bem estranha, a de ter um casco em forma de abóbora alongada, o que lhes valeu o nome de Gua Luo, " cesto cabaça ". O junco apresentado pela Estampa 29, é um dos de maiores dimensões, podendo a sua capacidade atingir cem toneladas, o seu comprimento vinte e cinco metros e ter na sua casa mestra cinco metros de boca.

A baliza mestra, como mostra a Estampa 30, fica a dois terços do comprimento na linha de flutuação, a contar da proa. A partir deste ponto a boca diminui regularmente até ao través do mastro grande, onde tem menos de dois metros. Este estreitamento do casco não resulta de qualquer necessidade de construção ou de navegação; não é mais do que um subterfúgio imaginado pelos comerciantes para não pagarem uma parte importante das taxas de navegação que têm por base, segundo leis antigas e imutáveis como o são as tradições chinesas, a boca, medida pelo través do mastro grande. Este mastro ergue-se, contrariamente ao que é uso, a fraca distância da proa, enquanto noutros juncos é colocado, com mais razão, no centro do navio. O casco destes juncos é robusto, solidamente reforçado por várias falcas feitas de meios troncos de árvore, quase sem serem aparelhados e fortemente arqueados, o que assegura uma grande rigidez longitudinal, a qual se junta à que lhe dá o pronunciado estreitamento do casco na parte mais larga. Sobre a quase totalidade do convés há

Estampa 24 Hankou - Junco de carga

Estampa 25 Parte de ré do junco da Estampa 21

vários rufos de madeira de formas e dimensões várias. O mais importante, o de vante, é destinado aos passageiros e às mercadorias. Três escadas de cada bordo, encostadas ao costado em forma de abóbada, permitem o acesso à cobertura deste rufo, onde se amontoam toda a espécie de objectos: espias, croques e varas de bambu, junto das duas velas, cuidadosamente enfiadas, quando o navio está fundeado, em sacos cilíndricos de tecido preto envernizado. Uma larga prancha suspensa a cada bordo por meio de cabos amarrados no pé das escadas, permite circular em volta do junco. Serve também de caminho de alagem aos homens que empurram o junco com compridos bambus, que enterram no fundo. O segundo rufo, que está ligeiramente retraído em relação ao costado, é ocupado pela tripulação. Na extrema popa fica o abrigo do homem do leme, ao pé do qual fica a entrada do alojamento do patrão e família. As mulheres ajudam na manobra e as que têm os pézinhos deformados não são as menos hábeis a manobrar as velas ou a largar as amarras.

O junco tem dois mastros com velas de pendão de tecido de algodão. O mastro grande, maciço e de secção quadrada, fica no extremo de vante; o de ré, de pequena altura, implanta-se no rufo da tripulação, ligeiramente desviado para estibordo da linha mediana do convés. Estes juncos não têm lemes laterais, nem remos de gingar. A exiguidade do convés não permite o uso de remos aos bordos. Ou andam à vela ou são

Estampa 31 Junco do lago Poyang

impelidos com varas ao longo das margens pouco profundas do lago Poyang (nc.9) ou dos rios que nele desaguam.

LAGO POYANG

Como o anterior, este junco (Estampa 31) pertence ao tipo dos Gua Lou (nc 23), " cesto cabaça ", dada a forma dada ao seu casco. Com um comprimento duma vintena de metros, os arranjos do convés consistem em vários rufos de diversas formas que se seguem sem interrupção da popa à proa, onde fica o único mastro.

O rufo central é de forma arredondada; tem duas escadas a cada bordo ligadas por travessas, que vão servir para suporte da vela, para ter os croques, remos e espias. O leme é de porta compensada. A madre atravessa o rufo de ré. O homem do leme manobra-o do rufo seguinte.

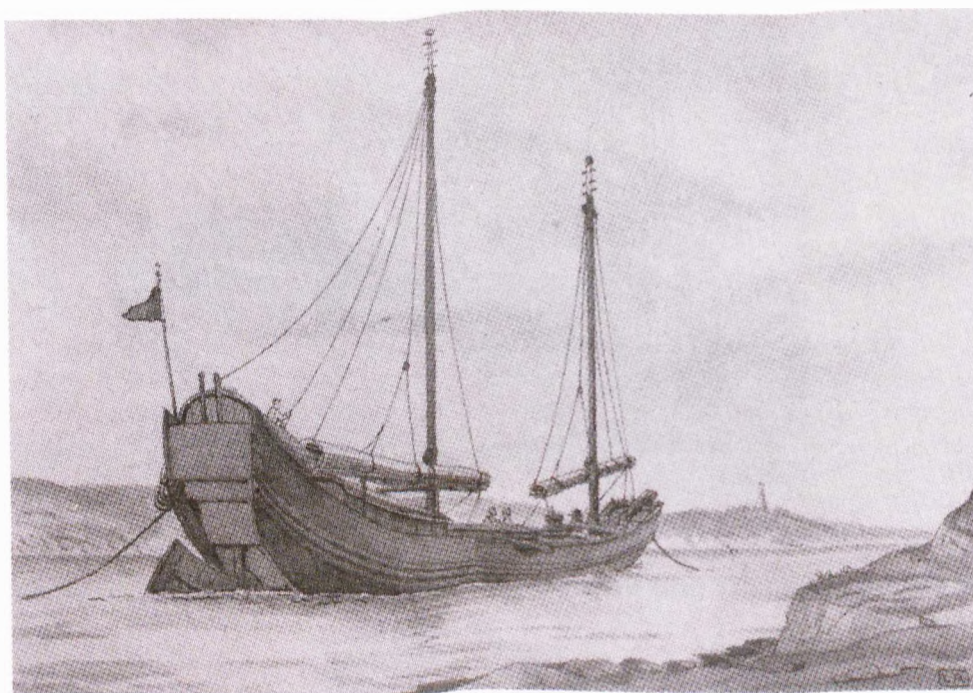
LAGO POYANG

Este junco (Estampa 32) é do mesmo tipo que o da Estampa 29, diferindo só pelas instalações do convés que só tem um rufo totalmente de madeira e um compartimento pouco elevado sobre o mesmo convés que serve de alojamento ao patrão. A disposição do tabuado do casco que é aqui bem aparente, mostra o método seguido pelo construtor para conseguir, pela simples ordenação destes forros, uma perfeita coesão longitudinal do conjunto. A ossada do casco é constituída, como nos outros juncos, por cintas muito fortes e em arco que descem abaixo da linha de água e voltam a elevar-se nos extremos de vante e de ré. A porção do casco compreendida neste actua como um simples reforço, servindo de apoio às anteparas estanques.

GAN CHUAN (nc 24)

Este junco (Estampa 33) é oriundo das margens do Gan Jiang (nc 25) que se lança no lago Poyang (nc 9), depois de ter passado diante de Nanchang (nc 26), a capital da província do Jiangxi (nc 27).

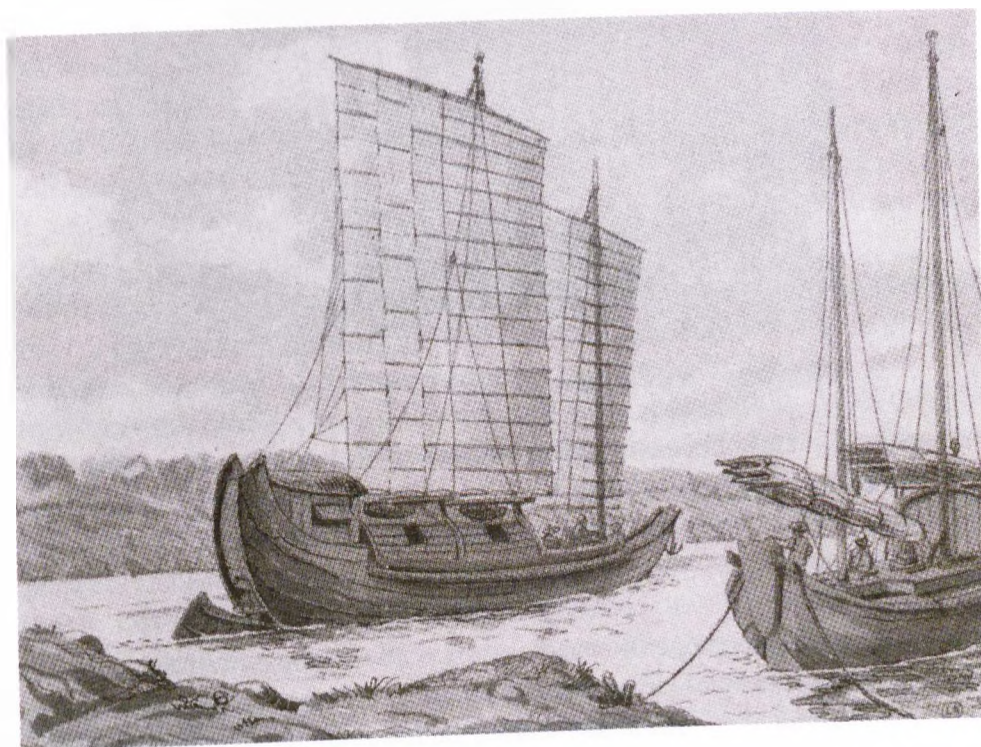
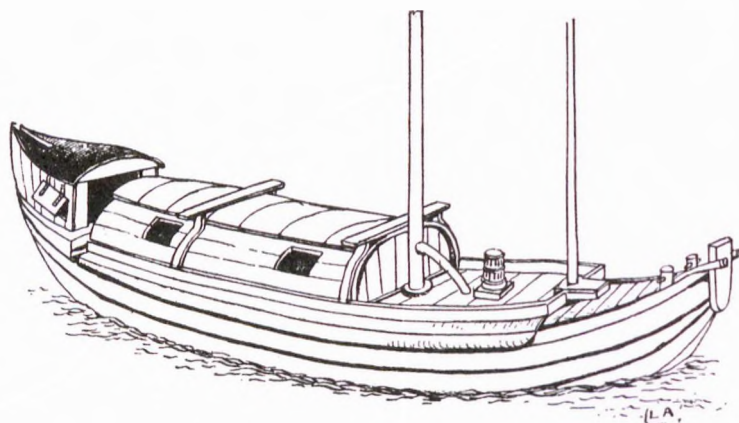
É conhecido por Gan Chuan. As suas pequenas dimensões permitem-lhe penetrar muito para o interior até aos confins da província de Guangdong (nc 28).

O casco é bem construído, cuidadosamente mantido com óleo de Tong You (nc 16); as extremidades de vante e de ré são bem lançadas e elevam-se por uma curva pronunciada como nas gôndolas venezianas. Esta forma foi-lhe dada para proteger o convés da surriada que o junco está exposto a receber nos violentos rápidos do Gan Jiang (nc 25) e também para servir de ponto de apoio aos homens que fazem a alagem enterrando a vara no fundo. Os dois mastros ficam nas extremidades do rufo; o de ré tem a implantação na plataforma em que fica o homem do leme e que cobre o alojamento do patrão.

Estampa 18 Hankou - Junco de carga

Estampa 19 Zhenjiang - Junco de carga

O junco da Estampa 34 pouco difere do anterior. As linhas do casco são igualmente finas e esguias, mas a curvatura a vante é menos acentuada.

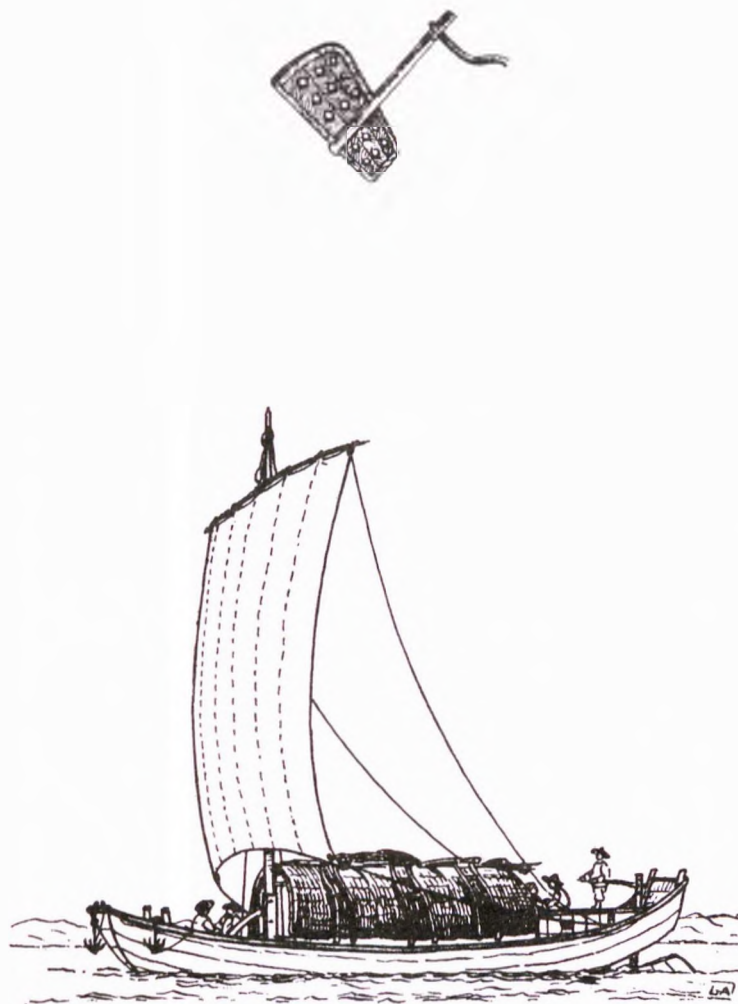
A parte de ré apresenta uma particularidade que, à primeira vista, parece imputável a um acidente. O costado a ré é recortado a estibordo, na parte não apoiada, deixando a descoberto o leme que pode assim ser visitado e reparado facilmente. O comprimento deste tipo de junco é de quinze a dezoito metros, a boca dois metros e cinquenta a três metros, a capacidade de trinta a quarenta toneladas. Um só mastro a vante envergando uma vela muito alta.

Estampa 20 Zhenjiang - Junco de carga

Estampa 21 Hankou - Junco de carga

Estampa 22 Hankou - Junco de carga

Estampa 23 Hankou - Junco de carga

O junco seguinte (Estampa 35), pertence à mesma categoria dos juncos específicos do lago Poyang (nc 9), com formas mais pesadas e os extremos menos elevados. O comprimento é de vinte a vinte e cinco metros. Um só mastro com vela rectangular de algodão, sem vergas intermédias.

LAGO DONGTING

A vasta bacia do lago Dongting e os seus numerosos afluentes encerram inumeráveis juncos, na sua maior parte relacionados com os tipos já encontrados no Médio Yangzi Jiang. A Estampa 36 representa um grande junco de quatro mastros, com vinte a vinte e cinco metros de comprimento, muito comum em Changsha (nc 29), capital da província do Hunan (nc 30), no Xiang Jiang (nc 31). A disposição do convés difere pouco da do grande junco do lago Poyang (Estampa 29). Os rufos são construídos e dispostos da mesma maneira. O casco, sendo reforçado com cintas fortes, não dá no seu conjunto a mesma impressão de solidez, nem de finura

Estampa 35 Junco do lago Poyang

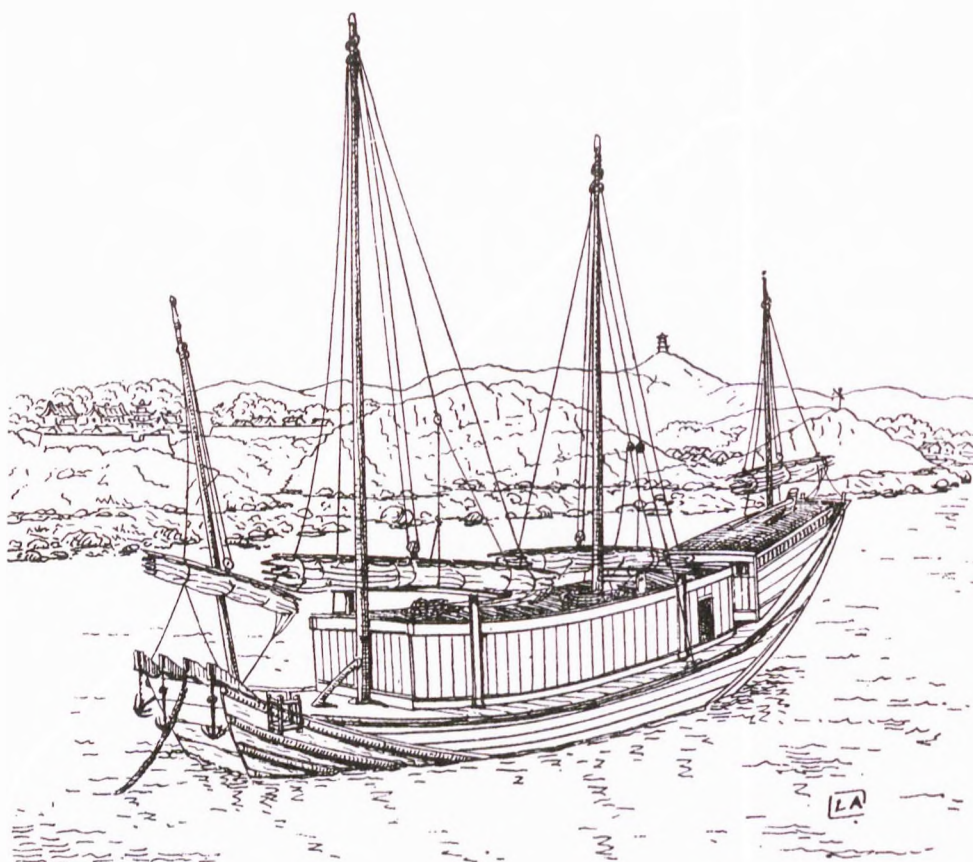
que encontramos no primeiro. A proa é quadrada e pouco se eleva acima da linha de água. A popa é igualmente pesada e pouco alta. Pelo contrário, a possante mastreação, com as grandes velas, permitem-lhe lutar contra as violentas correntes do Yangzi Jiang (nc 1) e do lago Dongting (nc 5), onde o nível das águas pode ultrapassar dez metros acima do nível mais baixo do rio, durante as cheias de Verão.

Este grande junco de quatro mastros (Estampa 37), apresenta um aspecto bastante estranho, com o casco solidamente cintado em arco, à maneira dos juncos do Poyang, e uma disposição dos rufos que foi buscar ao junco de Jiujiang (nc 13) (estampa 5). Da mesma forma que o anterior, este junco oriundo do lago Dongting (nc 5), irradia na bacia do Yangzi Jiang (nc 1) e do lago Poyang (nc 9). Os grandes rufos que ocupam grande parte do convés, podem receber passageiros e mercadorias. As suas anteparas são desmontáveis em todo o comprimento, excepto à popa, que forma o alojamento do patrão e da família.

A categoria de juncos da Estampa 38 é pouco vulgar em Hankou (nc 2). Pertence ao género Gua Lou (nc 23), " cesto cabaça ", descrito mais acima cujo casco foi voluntariamente deformado pelo través do mastro grande, com vista a reduzir as taxas aduaneiras desse porto, baseadas na boca do convés.

De construção ligeira e cuidada, o casco não tem qualquer consolidação aparente. O tabuado do casco é esquadriado e entalhado com finura, assim como o rufo cuja forma semi-circular como a de um túnel faz realçar o belo brilho do seu verniz. A vante deste rufo, fica o porão das mercadorias coberto dum pavimento amovível. Este porão (Estampa 39) é dividido, como é costume, por anteparas transversais (c.c) fazendo efeito de balizas e, além disso, por duas anteparas longitudinais (d.d) distantes uma da outra duma largura igual à da secção estreita, pelo través do mastro. O volume do porão é assim equiparado ao correspondente à taxa aduaneira, visto que é proibido, em princípio, utilizar os dois crescentes a cada bordo como porão de mercadorias.

Estes juncos são utilizados para transportar géneros alimentícios leves, tais como chá e arroz, e também bambus que se dispõem no sentido do comprimento no convés, depois de se terem tirado os rufos. Para este efeito colocam-se barras atravessadas e apoiadas na amurada e que saem dois a três metros para o exterior.

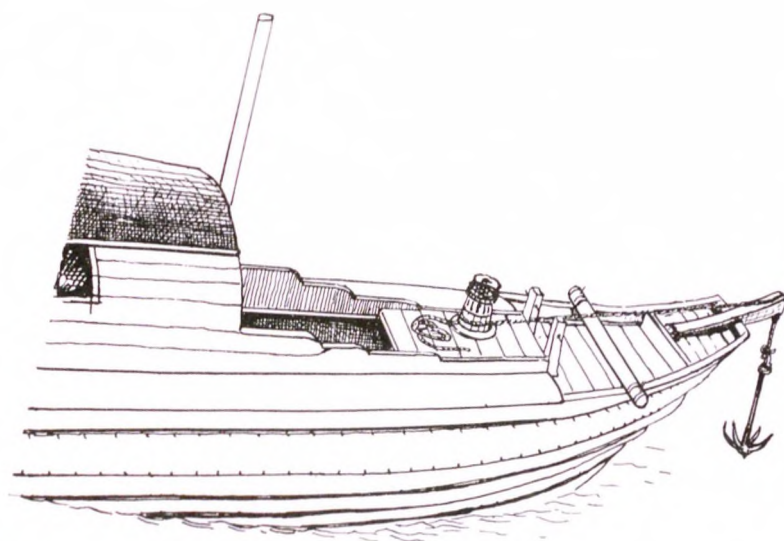
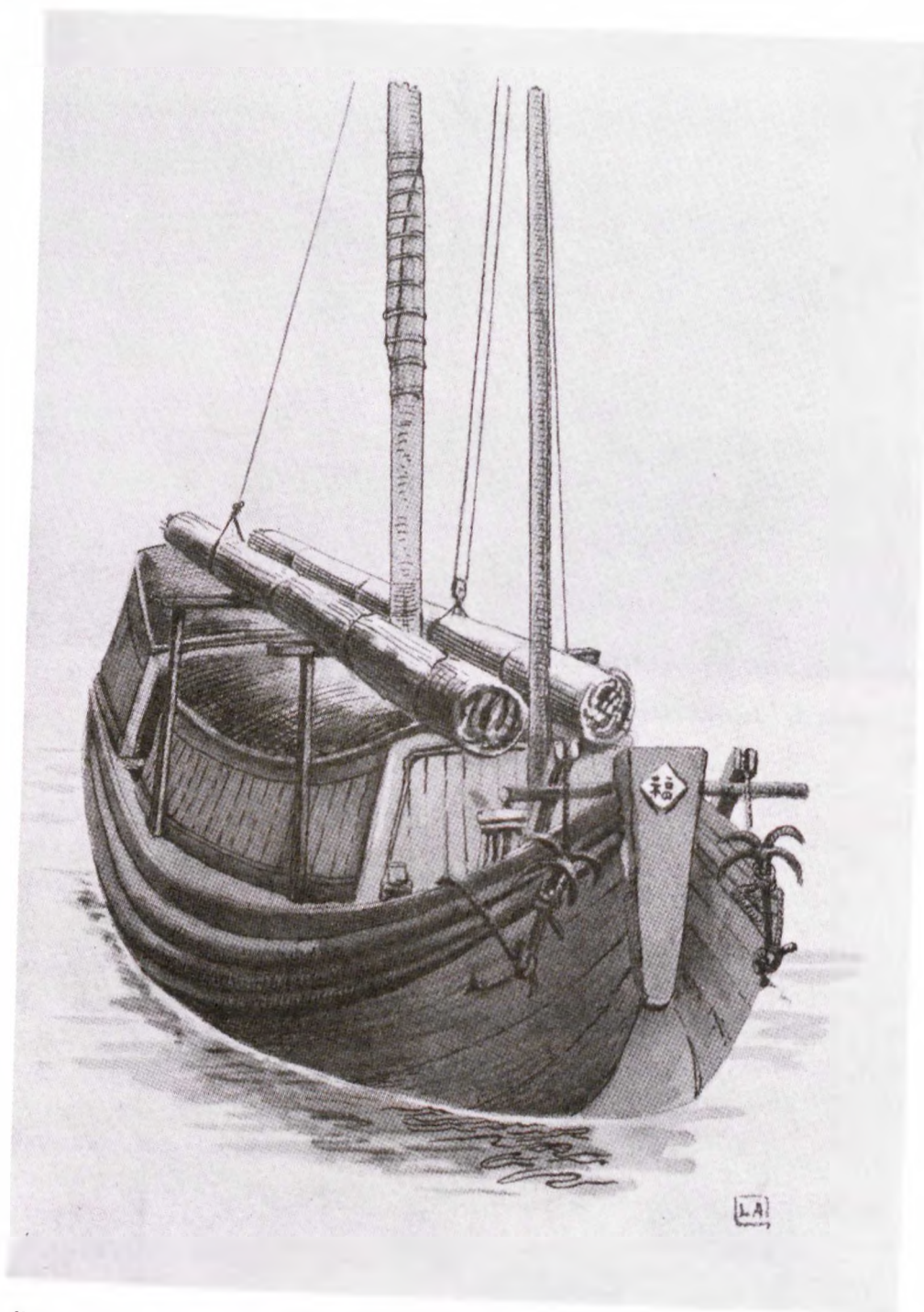
O comprimento do junco é de quinze a dezoito metros. Um só mastro ao centro, com uma vela leve em tecido de algodão, leme compensado. A Estampa 40 mostra um pequeno junco de carga com dez a doze metros

Estampa 37 Lago Dongting - Junco de comércio

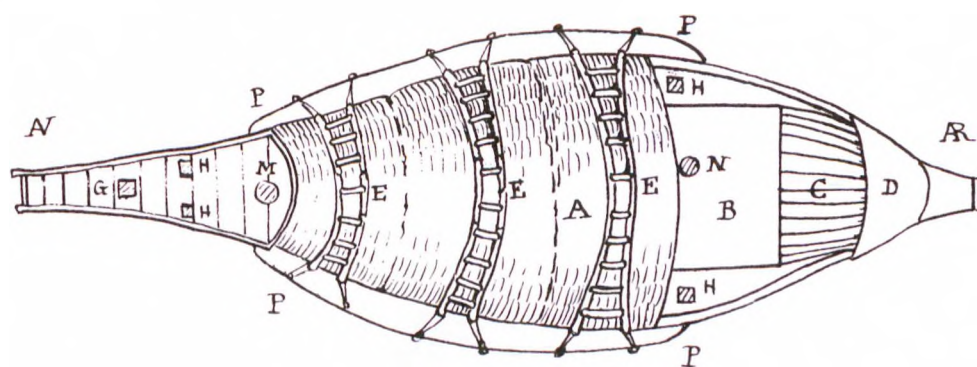
de comprimento, muito comum no distrito de Jiujiang (nc 13). O casco é de construção robusta e cuidada e é reforçado, por altura da amurada, por duas fortes cintas com um passadiço que sai para fora em todo o comprimento do convés. O rufo central cobre o porão das mercadorias e todas as suas partes são desmontáveis. O rufo de ré abriga os quatro a cinco homens da tripulação e serve de posto ao homem do leme. A notar no convés, entre os dois mastros, a presença de duas travessas horizontais, que saem para o exterior. Servem de cabeços para amarração. Este dispositivo é pouco usado fora dos Alto Yangzi Jiang.

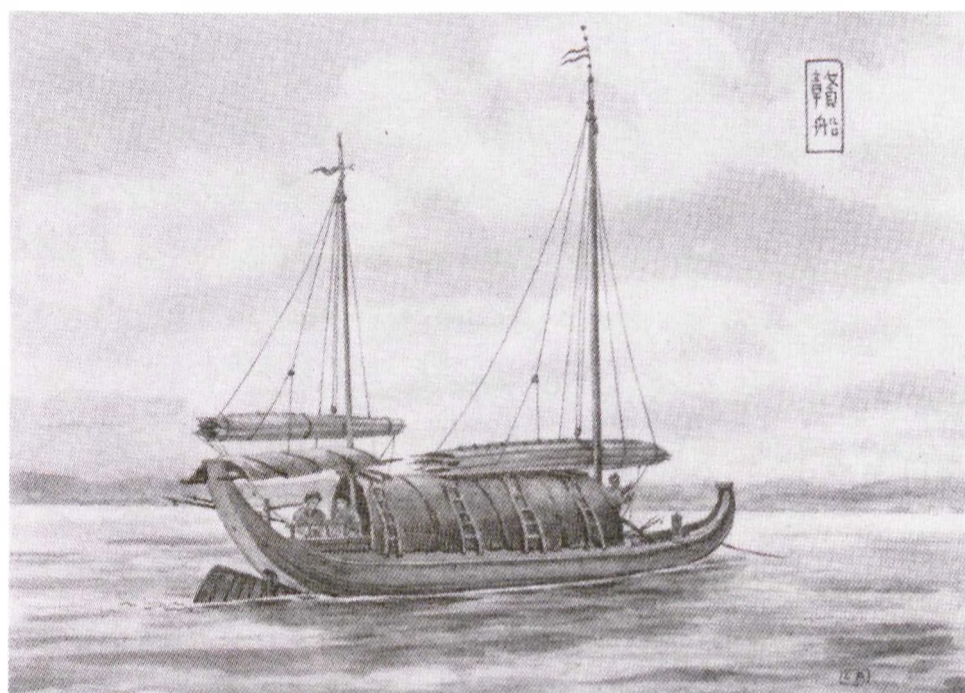
De dimensões um pouco maiores, o junco da Estampa 41 tem muitos pontos em comum com o anterior. Mesma construção cuidada, com rufos de forma elíptica de anteparas desmontáveis cobrindo o porão das mercadorias, e a ré um pequeno rufo que serve de alojamento da tripulação e de posto do homem do leme.

Esteiras móveis colocadas no intervalo livre entre os dois rufos permitem aumentar o abrigo da tripulação. Um mastro único a vante com uma vela de pendão muito alta. Dois suportes móveis na amurada de vante servem para lemes de gingar laterais.

A Estampa 42 representa um grande junco de carga com o comprimento de vinte e cinco a trinta metros. Tem alguns pontos em comum com os juncos de Jiujiang descritos mais atrás. O casco parece menos robusto, se o julgarmos pelo número e dimensão das cintas. Em compensação é de construção mais cuidada, o aspecto geral é mais harmonioso, graças à forma e à disposição dos seus rufos, que lhe dão a elegante silhueta dum "House Boat" . Tem dois mastros com velas de pendão. A escota da vela de ré é armada na extremidade duma antena que penetra no rufo de ré (Ver Estampa.43). Estes juncos são habitualmente acompanhados duma sampana com um cabrestante para virar a âncora (Estampa 44). No painel da popa da sampana há uma prancha de deriva, instalada em permanência, que substitui o leme.

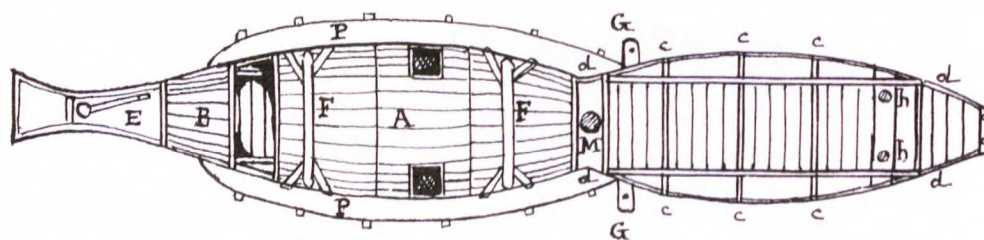
Estampa 26 Hankou - Junco de carga

Estampa 27 Parte de vante do junco da Estampa 22

Estampa 28 Hankou - Junco de comércio

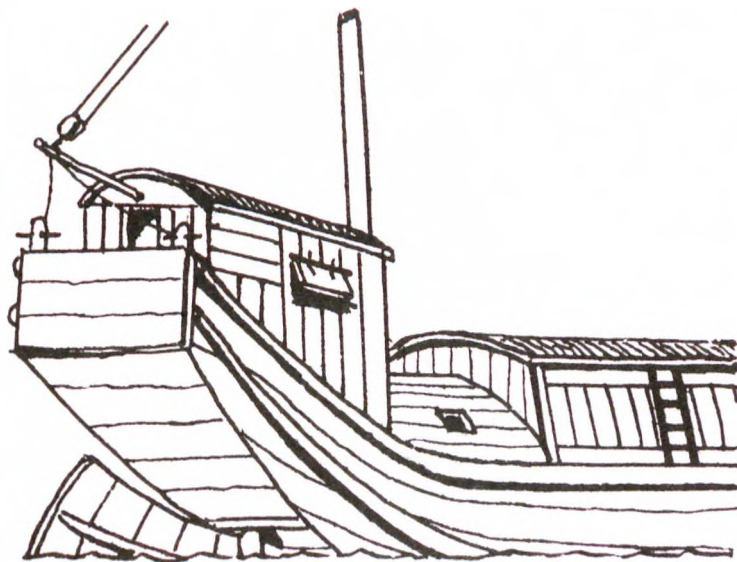
Estampa 29 Junco do lago Poyang

Estampa 30 Plano do junco do lago Poyang

Estampa 32 Junco do lago Poyang

Estampa 33 Junco do lago Poyang

Estampa 34 Junco do lago Poyang

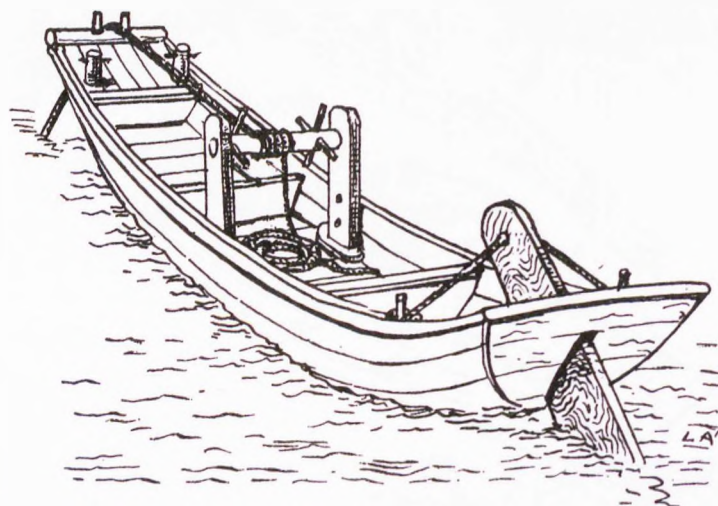
Estampa 36 Junco do lago Dongting

Estampa 38 Hankou - Junco tipo Gua Lou

Estampa 39 Plano do junco da Estampa 33

Estampa 42   Jiujiang - Grande junco de carga

Estampa 43   Parte de ré do junco da Estampa 37

O junco da Estampa 45, é oriundo de Yangzhou (nc 32) que fica no grande canal ao norte do Yangzi Jiang. Transporta passageiros e carga. Tem cerca de vinte metros de comprimento. O casco é mantido com óleo de Tong You (nc 16) e adelgaça a meio de forma pronunciada e convexa, por cima do qual vão surgir as anteparas dum rufo arqueado, coberto de painéis móveis servindo de abrigo aos passageiros.

O convés é protegido com bordas de tempo que prolongam o tabuado do rufo para vante e para ré. Há duas plataformas que saem do convés nas duas extremidades; a de ré dá passagem à madre do leme de porta ordinária; a de vante facilita a acostagem à margem. Serve também de apoio ao Sao (nc 20), espécie de grande leme de gingar, cuja pá está ornamentada com esculturas (Estampa 56, IIa Parte), e que em certas circunstâncias, apoia a acção do leme.

O interior do porão é dividido em dez compartimentos estanques. A mastreacão consta de dois mastros móveis, colocados por ante a vante do rufo; entre os dois, um cabrestante de puro estilo chinês, serve para a manobra das velas e das fateixas de ferro. O junco usa dois lemes de gingar laterais, apoiados sobre duas travessas, colocadas no exterior, pelo través do mastro grande.

Estampa 44 Sampana de junco

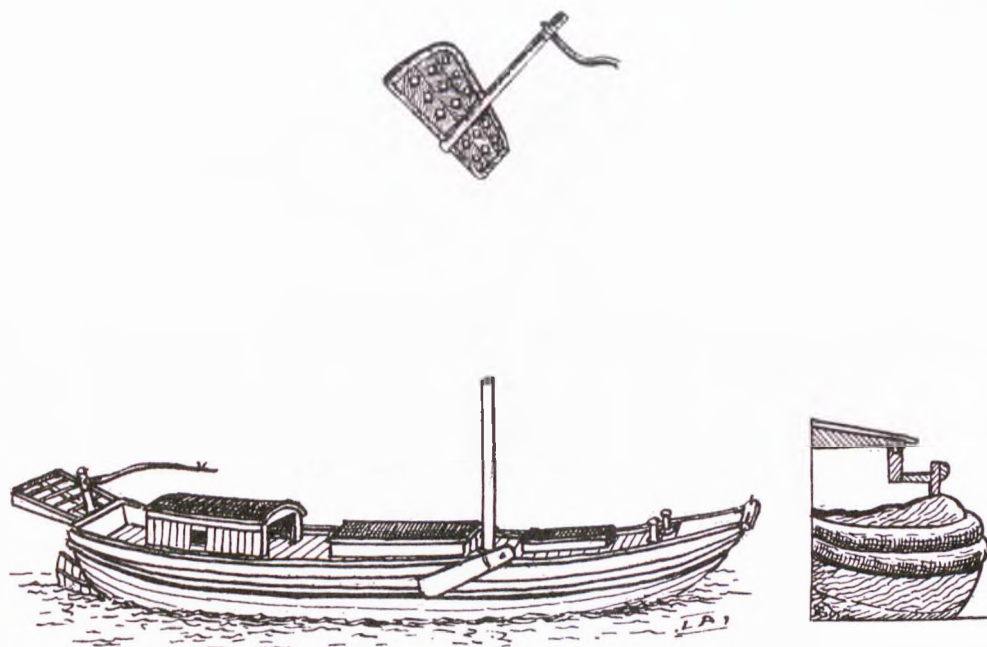
JUNCO DE YANG HE

Pequeno junco de carga, robusto e maciço, tem o comprimento de dez metros, a boca de três metros e o casco é consolidado por duas cintas que acentuam o seu forte adelgaçamento de forma convexa (Estampa 46).

O porão é dividido em três compartimentos, sendo os dois de vante cobertos por painéis móveis colocados em altas braçolas. É oriundo de Yang He (nc 33), perto de Wuhu.

ZHENJIANG

A Estampa 47 representa um grande junco de carga com vinte metros de comprimento, casco robusto fortemente arqueado, consolidado por uma espessa cinta à altura do convés. A proa e a popa são de forma quadrada. A popa termina de forma não apoiada, abrigando o leme de porta ordinária. Um só mastro com uma vela de algodão curtido. O porão é abrigado por um rufo rectangular.

Os pequenos juncos e sampanas em uso na região de Nanjing (nc 17), Wuhu (nc 19) e de Zhenjiang (nc 15), (Estampas 48,49,50) têm um carácter local que pode ser assim resumido: casco bem construído, pintura mais frequentemente de cor preta ou envernizados com Tong You(nc 16), terminados à popa por duas asas

Estampa 46 Yang He - Pequeno junco de carga

desapoiadas, enquadrando o leme. No centro do barco um rufo de madeira, aberto nas duas extremidades, abriga passageiros e mercadorias. Os bordos prolongam-se, ao longo da amurada, para proteger o convés da surriada.

À proa há um porão, ao qual se tem acesso por uma escotilha com uma braçola alta, coberta por um painel. Dois ou três remos ficam nesta parte de vante onde se ergue o mastro; à popa fica o homem do leme que também tem um remo a bombordo. Nos juncos em que vivem as famílias, esta tarefa compete à mulher do patrão que pode à vontade vigiar a cozinha que tem diante de si e os filhos deitados nos berços.

A embarcação representada pela Estampa 51 é uma espécie de barcaça utilizada nas cargas e descargas dos navios que passam por Hankou (nc 2). Não tem rufos, todo o convés servindo de porão de mercadorias. À popa, um abrigo de esteiras cobre o posto do homem do leme, assim como a cozinha, que fica perto dele, num recanto do porão.

O casco é reforçado por duas cintas, uma na linha de água, a outra à altura da amurada para servir de defesa nas atracações. O leme, não compensado, pode ser içado ou arriado por um guincho colocado na prumada da madre, dispositivo raramente usado nos juncos de rio. Esta barcaça dispõe como meios de propulsão duma grande vela, dum leme de gingar a cada bordo e de varas.

A barcaça representada na Estampa 52 é do mesmo tipo que a anterior, só diferindo por ter no convés um grande rufo em forma de dorso de burro que cobre o porão das mercadorias. Este rufo é cuidadosamente construído, calafetado e passado a óleo de Tong You (nc 16) com uma grande abertura a ambos os bordos e outra a vante. O mastro fica junto à antepara de vante, e foi ligeiramente desviado do eixo do convés de forma a deixar livre a entrada para o porão de vante. Um passadiço com a largura de dois pés permite circular ao longo do rufo. Serve sobretudo para que se possa utilizar a propulsão por vara, única maneira de abrir uma passagem através dos numerosos juncos que estacionam em Hankou (nc 2).

O junco de carga representado na Estampa 53 é o tipo correntemente usado em Hankou (nc 2) para o transbordo das mercadorias neste porto. É uma espaçosa embarcação de 20 a 25 metros de comprimento e de quatro a cinco de boca, em serviço correntemente neste porto.

Casco robusto, fortemente arqueado, consolidado por uma espessa cinta formando amurada. O painel que dá acesso ao porão das mercadorias assenta numa braçola de pé e meio de altura.

O pequeno porão de ré é destinado à tripulação. Há só um mastro que fica ao centro e que tem uma vela muito alta de corte rectangular, reforçado por numerosas vergas intermédias.

HAN JIANG

O Han Jiang (nc 3) contribui em grande parte para o movimento do porto de Hankou (nc 2). Circulam aí muitos juncos que vão até à província do Shanxi (nc 34), a mais de 1.000 quilómetros da foz do Yangzi Jiang (nc 1). A maior parte deles provêm de Hankou (nc 2) e das regiões vizinhas, do lago Poyang (nc 9) em especial,

por isso a construção local muitas vezes se inspirou na estrutura dos juncos da região na apresentação dos seus vários tipos.

Estes juncos fazem-se notar pelas formas esbeltas, estreitas e baixas e sobretudo pela configuração estranha da popa que se eleva nas extremidades numa curva muito pronunciada e suficientemente espaçosa para dar abrigo ao homem do leme (Estampa 54).

A Estampa 55 representa um junco duma vintena de metros de comprimento com rufo arqueado e escadas aos bordos à maneira dos juncos do lago Poyang (nc 9). A popa sobe em curva, não lhe faltando elegância e originalidade.

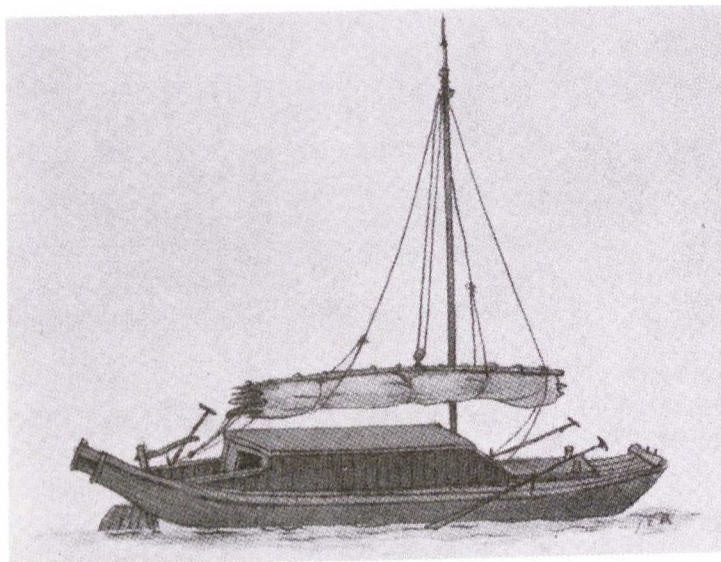
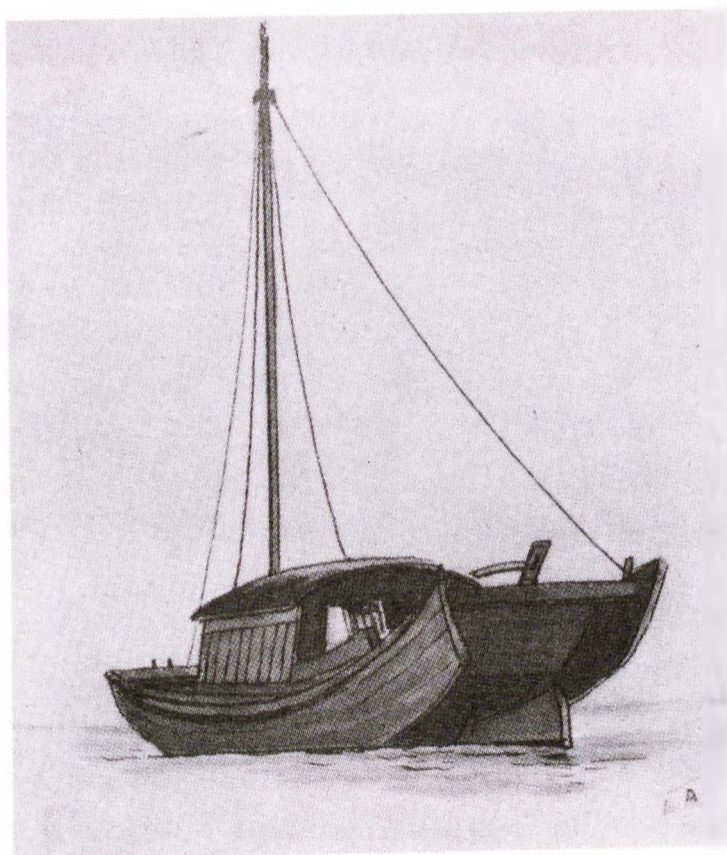
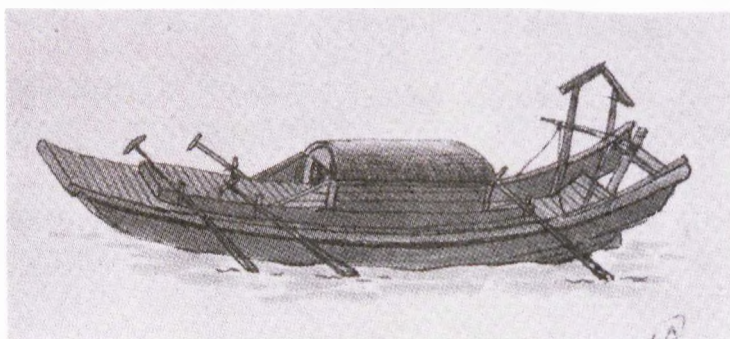
No junco das Estampas 56 e 57 a curvatura da popa é menos acentuada, mas as linhas das extremidades da proa e da popa conservam a finura. No convés, dois rufos de madeira de construção cuidada, e passados ao Tong You (nc 16); o do centro em forma de túnel protege as mercadorias, enquanto que o de ré tem o posto do homem do leme.

Os dois juncos de média tonelagem das Estampas 58 e 59 são oriundos de Shashi (nc 36), grande mercado de algodão, cujo porto se estende por quatro a cinco quilómetros. Estão em relação com o Han Jiang pela rede fluvial que reúne estes dois centros comerciais, por uma via mais directa e mais fácil que o Yangzi Jiang (nc 1). A forma do casco deriva da construção praticada nestes dois distritos e nos estaleiros do lago Dongting (nc 5).

LAGO DONGTING

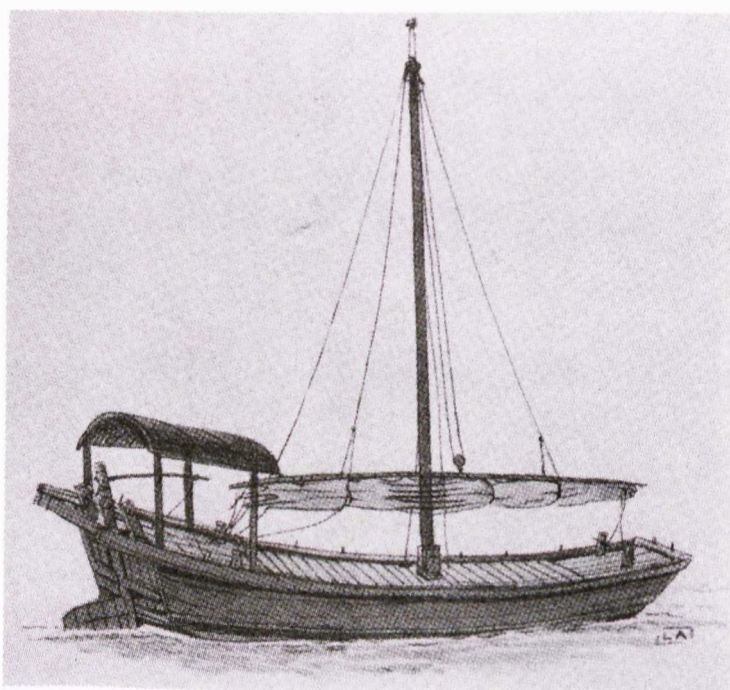
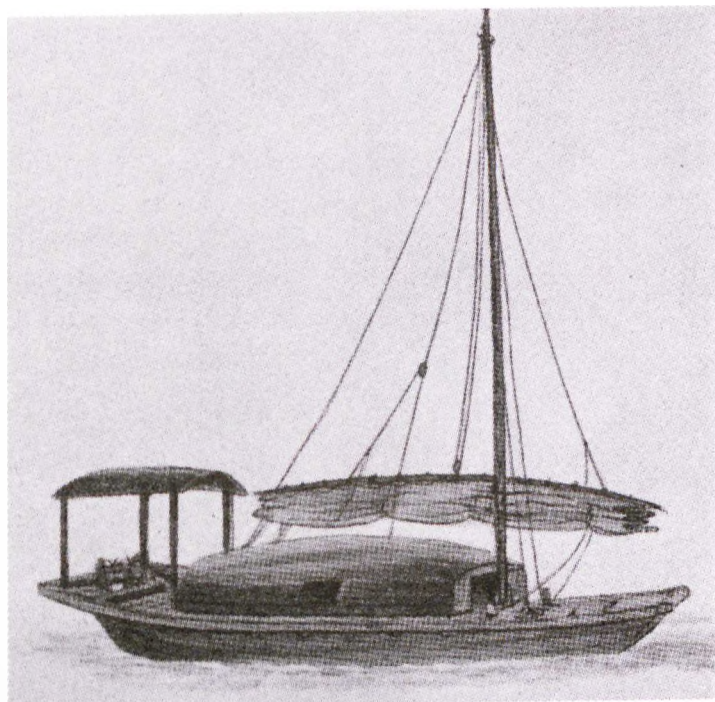
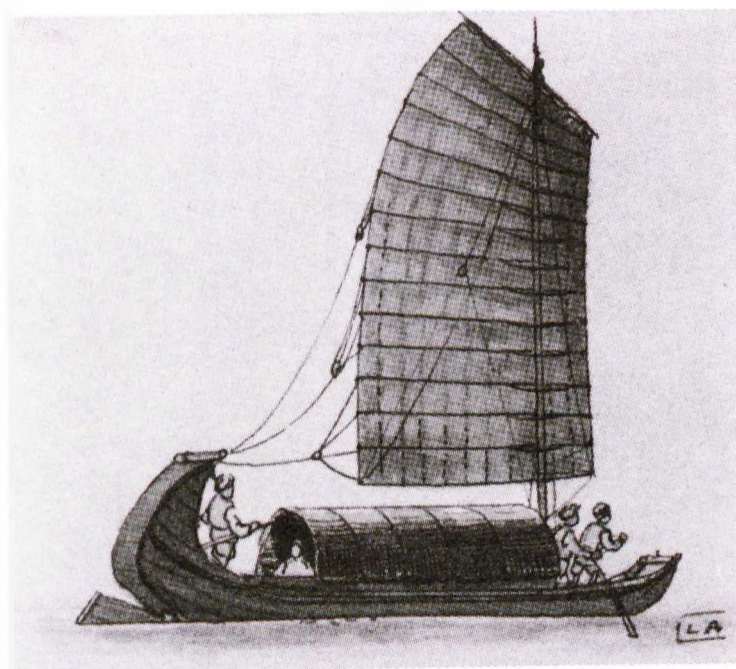
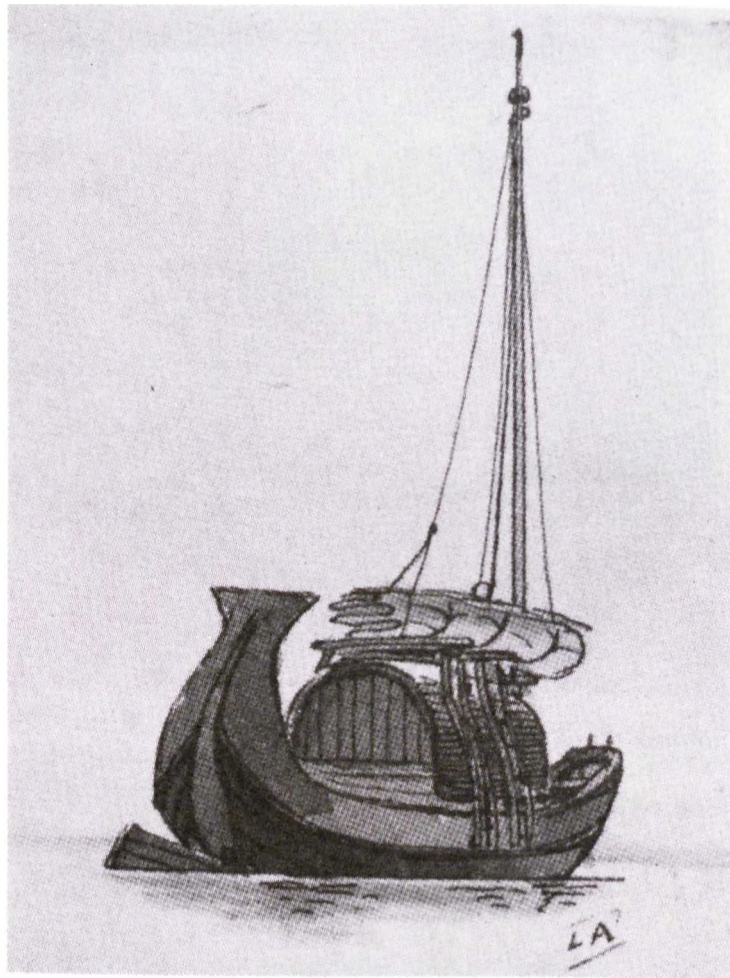
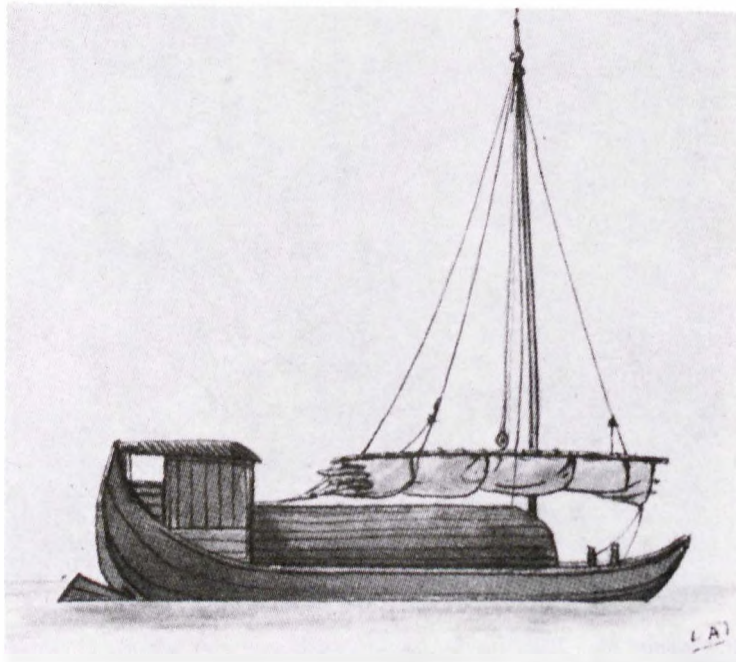
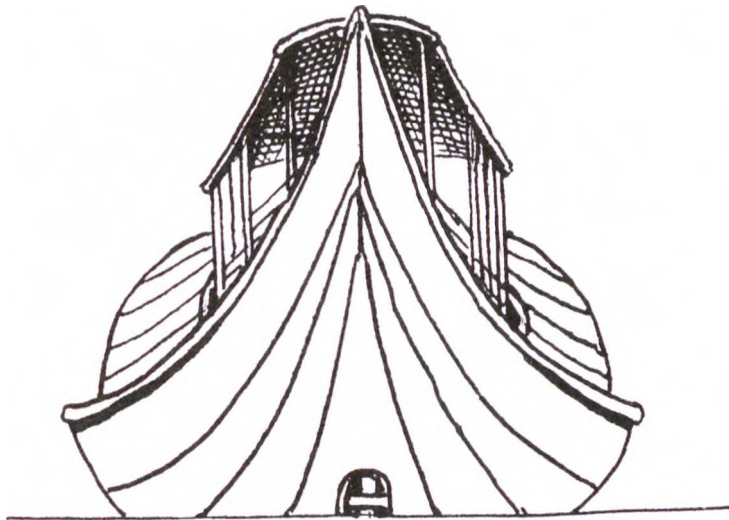
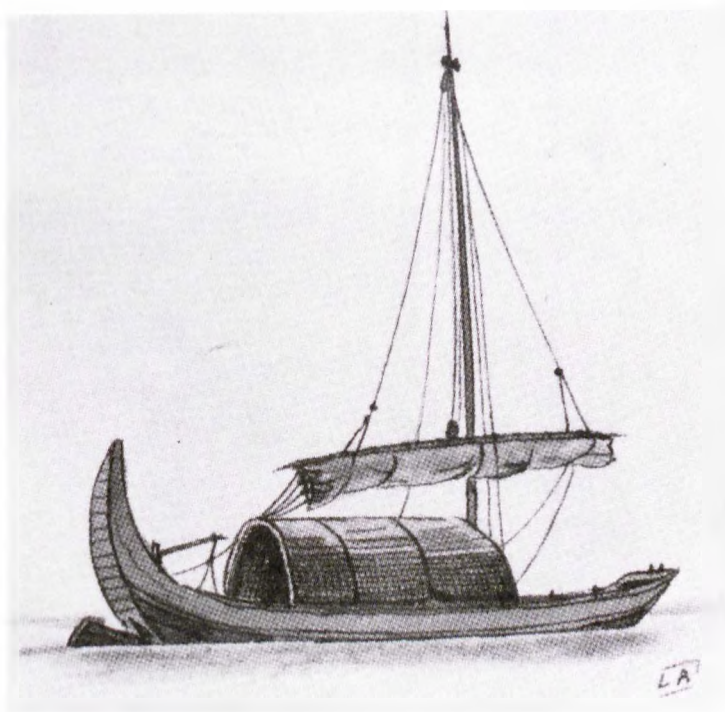
O lago Dongting (nc 5), com os numerosos cursos de água que nele se lançam, é de comércio muito activo. Milhares de juncos são usados no transporte dos vários produtos da província de Hunan (nc 30): arroz, madeira, sal, plantas medicinais, etc. No fim do século passado, os Relatórios Decenais das Alfândegas Marítimas Imperiais registavam, no decurso dum ano, a passagem de mais de 26.000 juncos em Yuezhou (nc 57), à entrada do lago sobre o Yangzi Jiang (nc 1) com uma tonelagem média de 30 toneladas. Por esta mesma época avaliava-se em cerca de 13.000 o número de barcos ocupados no tráfego da província, independentemente das jangadas, que às centenas desciam com a corrente, com enorme quantidade de troncos de árvores destinadas ao Baixo Yangzi Jiang. Todos estes barcos são construídos no Hunan (nc 30) com madeiras da região. Um muito grande número dos juncos que navegam no Yangzi Jiang, nomeadamente os destinados ao transporte do sal, provêm dos estaleiros de Xiangtan (nc 67), centro importante de construção no rio Xi Jiang (nc 35).

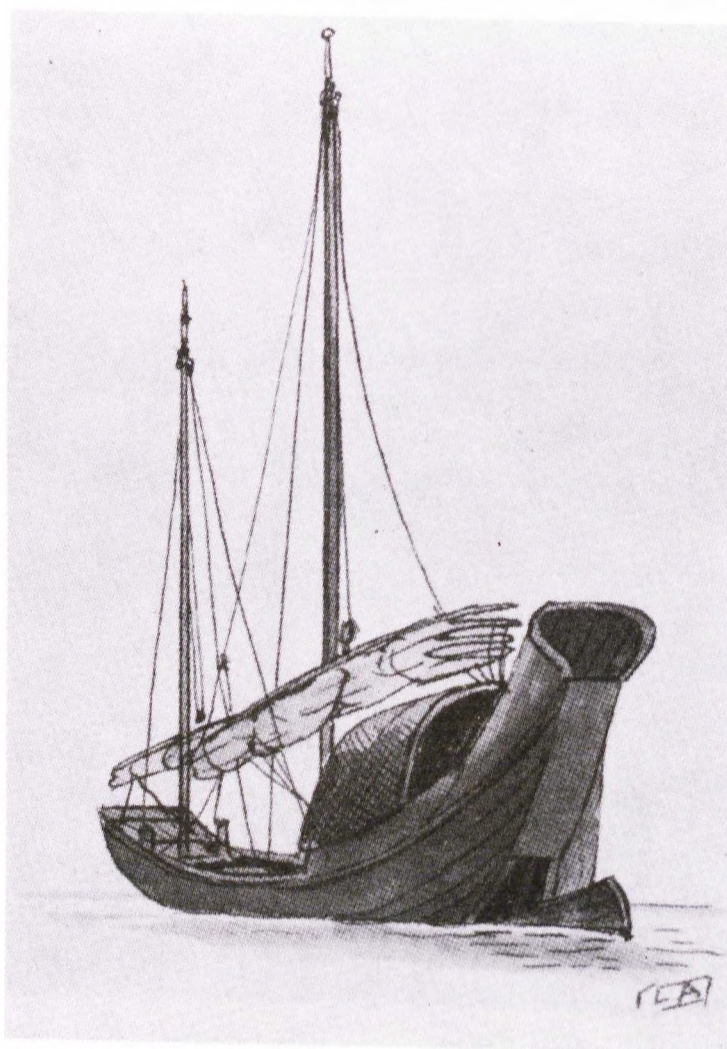
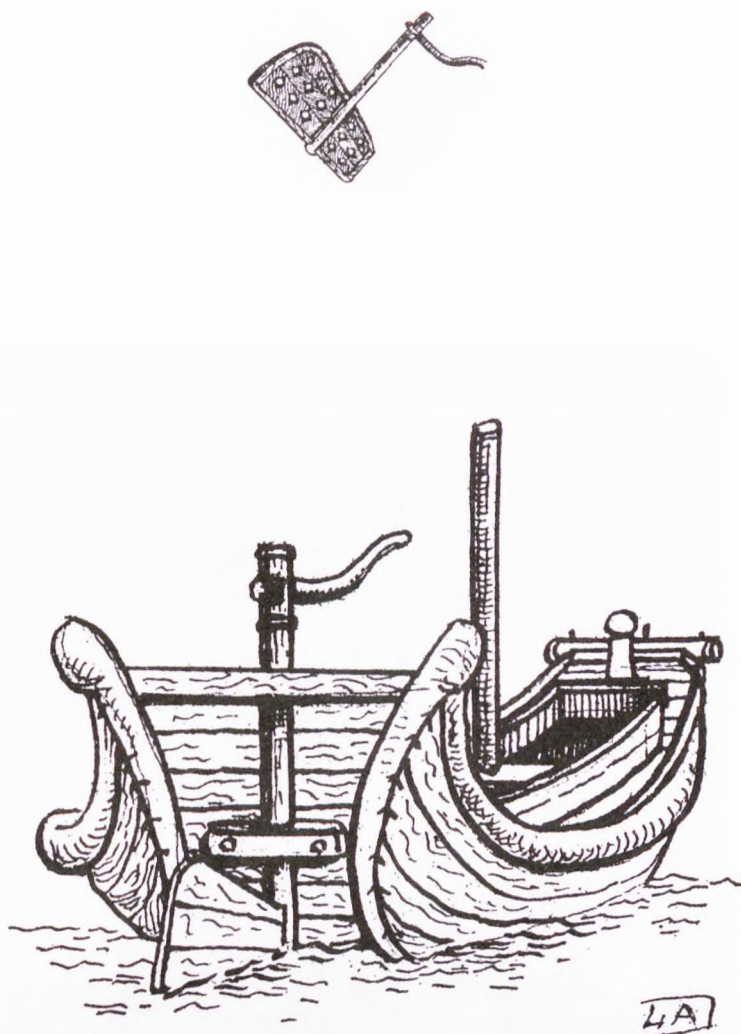
Já descrevemos vários tipos nas páginas antecedentes. Há, além destes, grande quantidade de pequenos juncos mais especialmente vocacionados para o serviço local no lago e nos afluentes, que se fazem notar, como os do Han Jiang (nc 3), pela finura do casco e pela originalidade das formas da popa. As estampas 60 a 67, representam algumas espécies dessas curiosas construções, de que não se concebe a finalidade. Teremos que pensar que o construtor se inspirou no desejo de personificar o seu estaleiro para atrair os clientes, ou se submeteu às normas impostas pelas administrações locais, para facilitar, como acontece em muitos sítios, o controlo da navegação e assegurar o pagamento dos direitos de portagem. Sendo de formas muito variáveis, estes juncos apresentam várias características comuns: casco cuidadosamente construído com adelgamento convexo a que se sobrepõem bordas de tempo verticais, a proa triangular e estreita, a popa, não apoiada, abrigando parcialmente o leme com porta compensada. A estrutura da parte de ré dá a estes juncos um cunho de originalidade, que não deixa de intrigar o viajante estrangeiro. Entre os juncos que frequentam o lago Dongting, assinalaremos o que tem o leme compensado com a porta perfurada (Estampa 68), muito raro exemplo na bacia do Yangzi Jiang, que lembra pelas suas perfurações em losangos os juncos de mar das costas meridionais do Guangdong (nc 28), com a diferença que este último não é compensado.

O junco representado na Estampa 69 pertence a um tipo igualmente pouco conhecido no Médio Yang Zi e no lago Dongting (nc 5), donde seria oriundo segundo certos elementos da população ribeirinha, enquanto que outros pretendem, com mais verosimilhança se prestarmos atenção às características do seu casco, que vem

Estampa 48 Nanjing - Pequeno junco de passagem

Estampa 49 Nanjing, Wuhu - Pequeno junco de passagem

Estampa 50 Zhenjiang - Sampana de passagem

da província do Guangdong (nc 28).

Partindo de Cantão, o seu fraco calado, somente de um pé, permite-lhe subir o Xi Jiang (nc 35) e seguir o seu afluente o Gui Jiang (nc 68) ou Fu He (nc 69) até ao canal que liga a bacia do Xi Jiang (nc 35) com a do Yangzi Jiang (nc 1), por intermédio do Xi Jiang (nc 31), afluente do lago Dongting (nc 5). Esta via é pouco frequentada em virtude dos numerosos obstáculos à navegação.

O aspecto deste junco lembra os " house-boats ", que se usam em Shanghai (nc 21). O casco e o rufo são de construção simples e cuidada, a proa e a popa terminam numa superfície plana e quadrada, de pequena largura e muito inclinada sobre a linha de água. O leme é formado por uma comprida porta compensada. A madre e a cana ficam a descoberto no convés de ré, onde fica o piloto ao governo. Um mastro de fraca dimensão, com uma vela de algodão, fica encaixado na parte de vante do rufo. No convés a vante, os remos, os remos de gingar e as varas, assim como um forte Sao(nc 20).

Estampa 51 Barcaça do porto de Hankou

Estampa 52 Barcaça do porto de Hankou

Estampa 54 Junco do rio Han

Estampa 55 Junco do rio Han

Estampa 56 Junco do rio Han

Estampa 57 Vista da popa do junco do rio Han

Estampa 58 Junco de Shashi

Estampa 59 Junco de Shashi

Estampa 60 Junco do lago Dongting

Estampa 53 Junco de carga do porto de Hankou

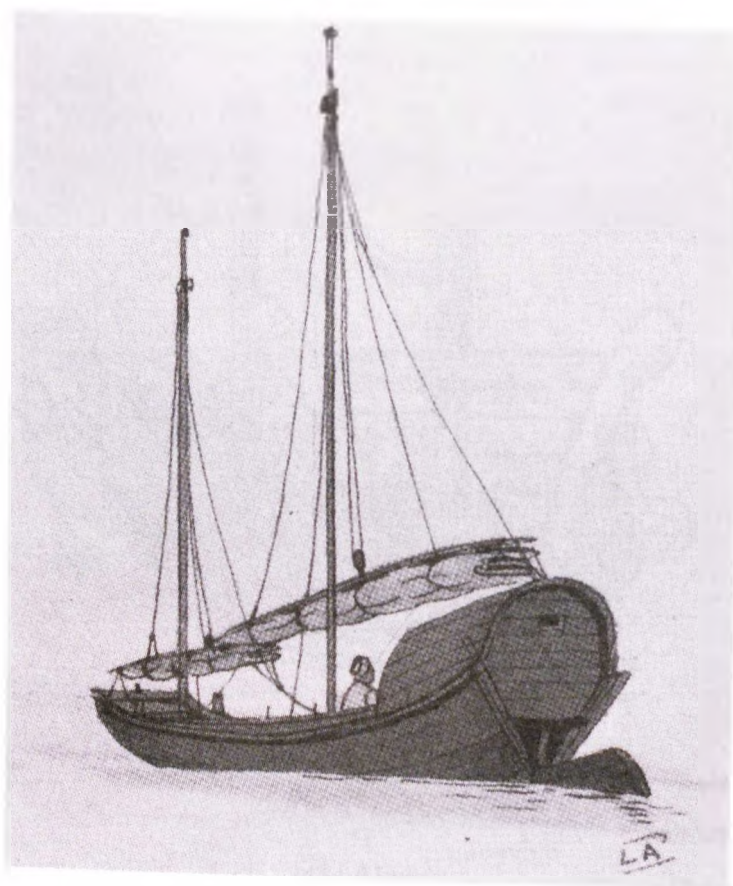
SHASHI

O porto de Shashi (nc 36) retira a sua importância da sua localização, pois está na confluência do rio que o põe em comunicação com Hankou, por intermédio de lagos e de cursos de água naturais ou artificiais, com um percurso mais fácil e menos longo que a via do Yangzi Jiang(nc 1).

Os juncos que frequentam este porto pertencem a duas regiões bem distintas do ponto de vista da navegação: os do Baixo Yangzi Jiang, que acabámos de passar em revista, e os do Alto Yangzi Jiang que são especialmente construídos para navegar nos rápidos. Mas antes de subirmos o rio, passemos uma breve revista às barcas que praticam a pesca na bacia do Yangzi Jiang (nc 1). Estas barcas têm o nome genérico de Yu Hang Zhi Chuan (nc 37), ("barca movida como os peixes"). O seu número é mais considerável ainda do que o dos juncos de comércio. Seria, assim, ilusório tentar fazer um estudo exaustivo sobre esta imensa flotilha, cujos elementos estão disseminados nos mais pequenos recantos da vasta bacia do Yangzi Jiang (nc 1), que de resto só poderia ter interesse se acompanhado dos aparelhos e métodos usados na pesca. Tal estudo sai fora do quadro deste trabalho.

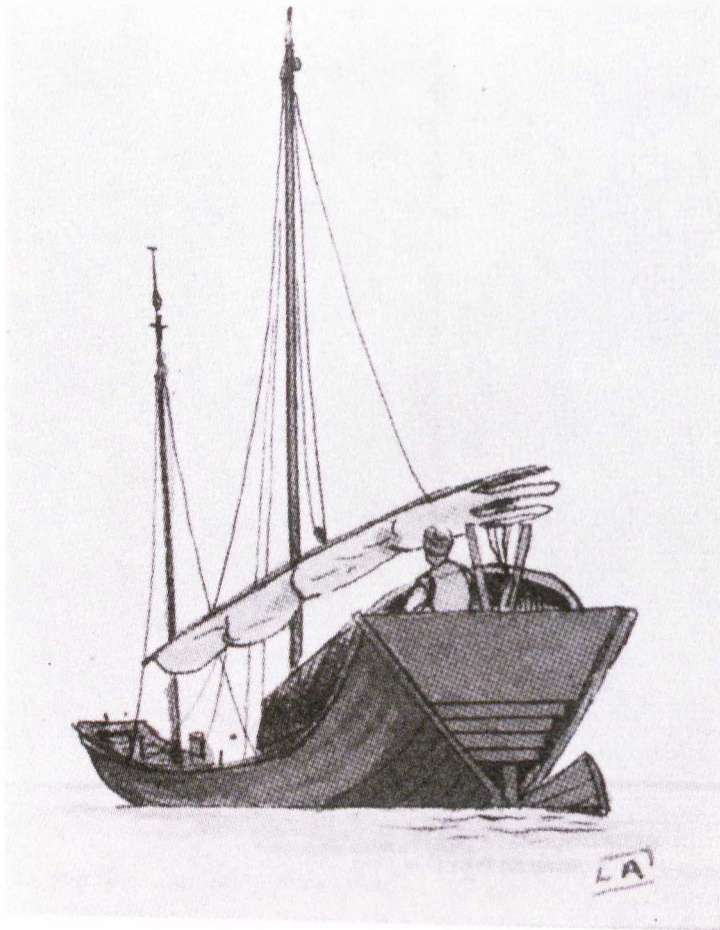
BARCOS DE PESCA

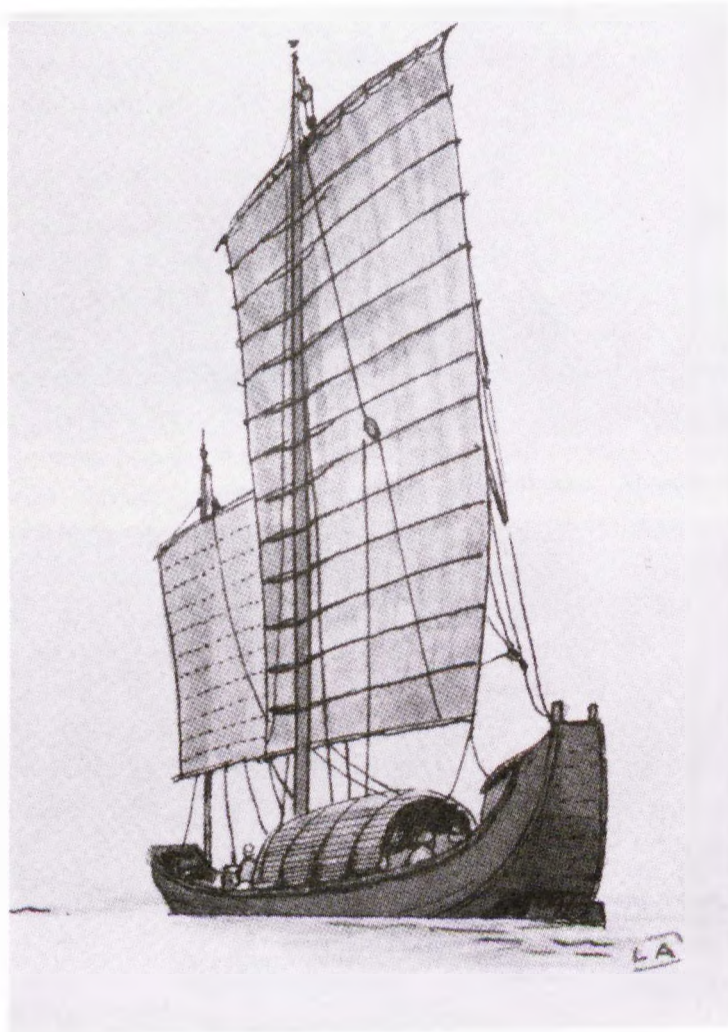
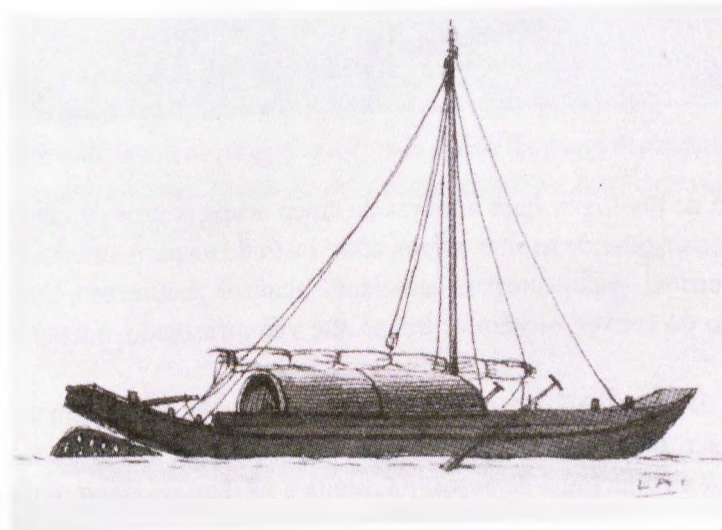
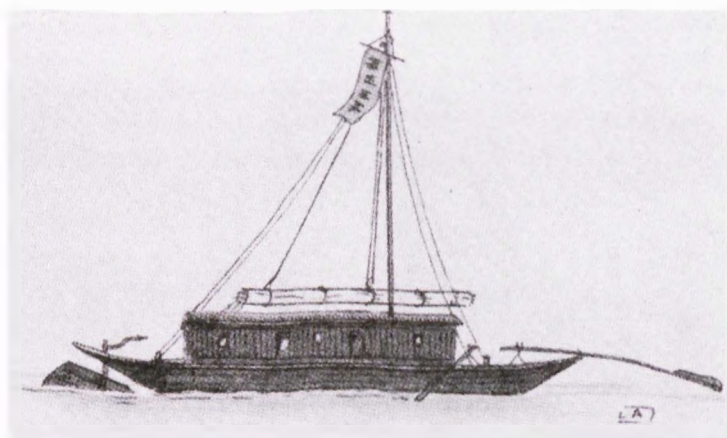
A forma destes barcos de pesca inspira-se na construção local, nas suas concepções mais simples e mais práticas. O comprimento raramente ultrapassa os dez metros. Ao centro, um rufo muito baixo, de forma arredondada, em madeira ou simplesmente em esteiras, serve de abrigo aos poucos homens da tripulação, ou à família que a substitui a maior parte das vezes. O convés de ré é mais elevado para permitir ao homem do leme ver à volta de si e vigiar a marmita de arroz que fica a seus pés. É o posto geralmente ocupado pelas mulheres a quem cabe, além disso, a manobra do leme de gingar de ré e dos remos dos bordos. No convés a vante ficam os homens com os aparelhos de pesca (redes, croques, arpões, etc).

A Estampa 70 representa um barco em posição de pesca no Yangzi Jiang. Mantém-se em equilíbrio, atravessando a forte corrente pelos esforços conjugados do leme de gingar de ré e de duas âncoras flutuantes.

Estampa 61 Junco do lago Dongting

Estampa 62 Junco do lago Dongting

Estampa 63 Junco do lago Dongting

Estampa 64 Junco do lago Dongting

Estampa 65 Junco do lago Dongting

Estampa 67 Junco do lago Dongting

Estampa 66 Junco do lago Dongting

Estampa 68 Lago Dongting - Junco de comercio

Estampa 69 Lago Dongting - Junco de passageiros

Estampa 70 Barco de pesca

mantidas a certa distância de bordo por duas amarras de cinco a seis metros de comprimento. As âncoras são formadas por um painel rectangular de bambu entrançado e lastrado na parte inferior por pedras. O leme lateral disposto verticalmente contribui igualmente para aumentar o plano de abatimento. Compridas antenas colocadas para fora do bordo oposto do convés, sustêm as linhas que vão arrastando, enquanto os pescadores utilizam linhas de mão.

No barco de pesca da Estampa 71, a tripulação reduz-se a dois homens, um à popa impele o barco com dois remos, o outro a vante pesca por um processo especial que parece um pouco misterioso para os não iniciados. Tem na mão direita uma linha de pesca, na direita a pá dum pequeno remo que usa constantemente como se fosse um remo de gingar. O remo é fixo ao painel da proa por um estropo de bambu ou uma amarreta de ferro que limita o seu curso na água. Este movimento contínuo que o pescador imprime ao remo, não tem

nenhum efeito sobre o barco que é conduzido pelo homem da popa. Se examinarmos os aparelhos expostos no convés, poderemos supor que estes barcos praticam a pesca à linha de fundo, mas isto não explica o papel deste pequeno remo manobrado lentamente.

TAIHU (nc 38)

O Taihu (grande lago) fica situado a Oeste de Suzhou Fu (nc 54), não longe de Shanghai (nc 21), e é muito piscoso. Por isso o número de sampanas que lá encontramos é considerável. Entre estas, há uma que merece uma menção especial, visto ser única na sua espécie. A forma do casco é a das sampanas da região, mas no convés tem quatro a cinco mastros de pequenas dimensões que se podem desmontar rapidamente (ver Estampa 47, II Parte). Tem velas ordinárias muito leves e fáceis de manobrar. Esta barca pratica o arrasto, género de pesca que necessita uma boa velocidade para arrastar a pesada rede pelo fundo. Sem dúvida que tal velocidade poderia ser conseguida com uma vela única, mas o chinês, sempre prático e prudente, conhecendo o perigo que poderia correr com uma grande vela alta, perigosa para a estabilidade e difícil de ferrar durante uma brusca rajada, o que é frequente neste grande lago, achou prudente dividir a mesma superfície por várias velas de pouca altura. Desta forma mulheres e crianças da sampana pudem manobrá-las sem perigo.

Ao primeiro rebate, basta largar a adriça comum às cinco velas, para se ver livre imediatamente de toda a superfície num movimento de descida semelhante ao da persiana duma janela.

BARCO DE PESCA (TIAO BAI YU CHUAN)

Com o nome de "Tiao Bai Yu Chuan" (nc 39) os chineses designam um barco especialmente destinado à pesca no rio, por um processo bem singular que lembra o da caça às cotovias por meio de um espelho.

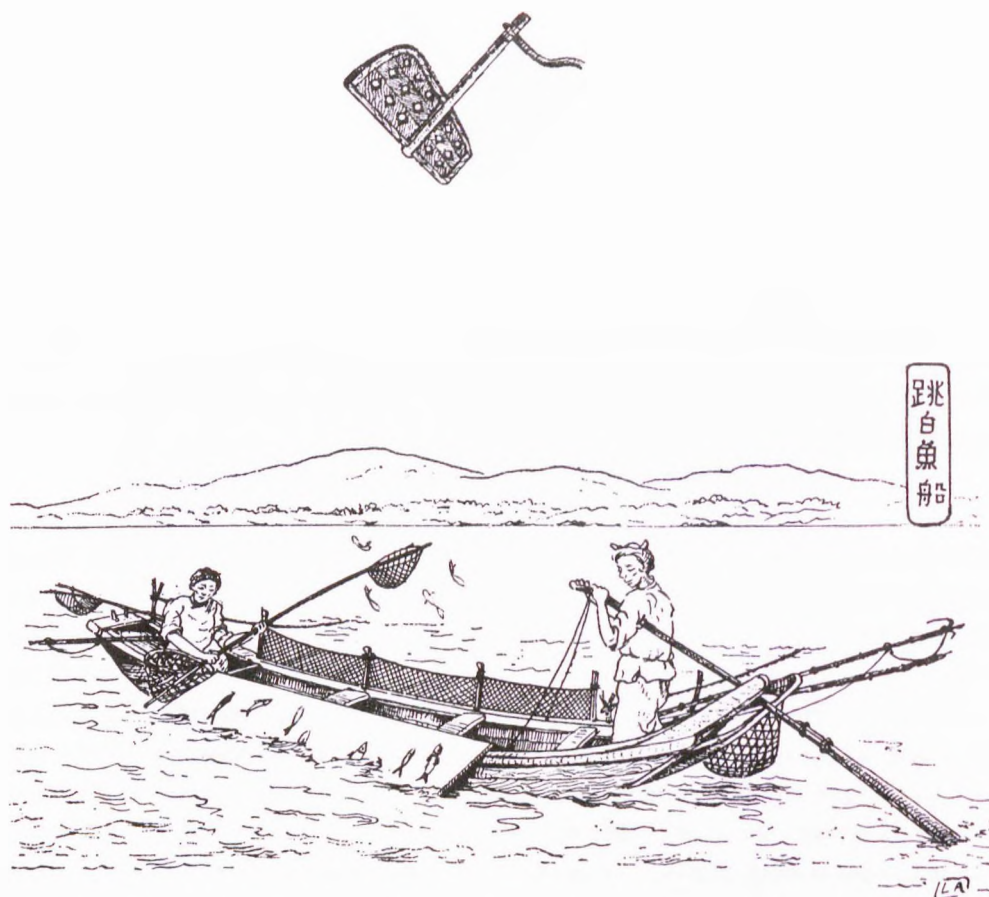
É um barco leve, (Estampa 72) pouco elevado acima da água, com oito a nove metros de comprimento, e apenas com um metro de boca. A um dos bordos, e às vezes nos dois, há uma longa prancha, com a largura aproximada de três pés, colocada à borda e saindo para o exterior com uma ligeira inclinação em relação à água. Está pintada de branco muito brilhante.

A pesca faz-se com luar e bom tempo. O barco fica fundeado atravessado à corrente, de tal maneira que a prancha-espelho fique bem iluminada pelos raios da lua.

O peixe, atraído pelo brilho da prancha, lança-se para ela, salta e cai no porão do barco, onde é capturado. Uma rede colocada verticalmente no bordo oposto à prancha, impede-o de no seu impulso cair à água.

Em Shantou (nc 40), no Han Jiang (nc 3), na província de Guangdong (nc 28), onde a corrente é muito forte, a pesca faz-se com dois barcos amarrados lado a lado, de forma que o peixe num salto muito brusco caia inevitavelmente no segundo barco. Os pescadores tomam a precaução de colocar no fundo do barco uma camada espessa de relva húmida, na qual o peixe se imobiliza.

A pesca com espelho tem muita aceitação nos canais e rios da bacia do Yangzi Jiang: é simples, fácil e produtiva. Também a fazem ao longo das costas sul do Yangzi Jiang e na ilha Formosa, mas só nos rios e dentro da sua foz quando as águas estão calmas (1).

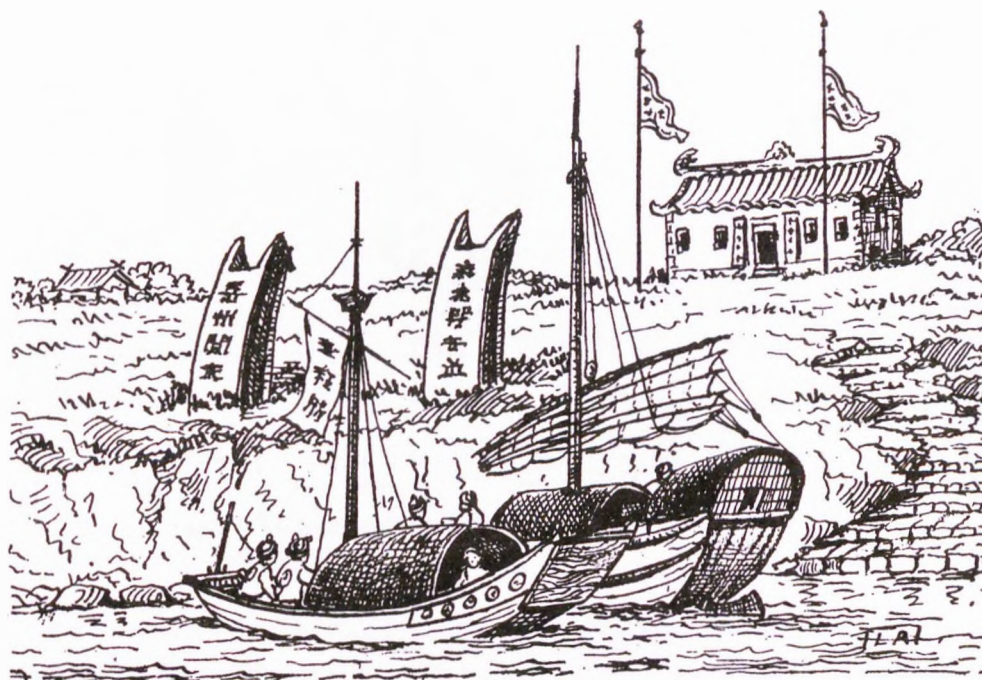
1) International fisheries exhibition, Londres 1883.
La Pisciculture en Chine, por Dabry de Thiersant, Paris 1872.
Causerie sur la pêche fluviale en Chine, por P. Korrigan, Shanghai 1909.

Estampa 72 Barco de pesca com espelho - (Tiao Bai Yu Chuan)

O chinês das sampanas e dos juncos não só está exposto ao perigos da navegação, como também é alvo de mil enredos da parte da administração das alfândegas locais, chamadas Lijin (nc 41), que tiram a parte mais substancial dos seus rendimentos na taxa de navegação. Esta taxa é muitas vezes estabelecida da maneira mais arbitrária pelas autoridades venais, não sendo, por isso surpreendente que o chinês desenvolva toda a astúcia para as iludir. Temos um exemplo na forma de junco, "cesto cabaça", que se encontra em muitos lugares da China. Todavia, preocupada com os seus interesses, a administração não mostra menos habilidade no desmascarar dos processos ilegais e na sua punição com penas por vezes draconianas. Serve o exemplo deste junco serrado ao meio e exposto na margem diante do posto do Lijin com a inscrição : "Aviso aos prevaricadores".(Estampa 73).

A Administração vigia com cuidado as idas e vindas de barcos que navegam na circunscrição; estabelece certificados indicando os sinais de todos os homens que trabalham a bordo e este controlo é obtido pela impressão das extremidades dos dedos, processo corrente na China, muito tempo antes de o ser na Europa. Em caso de dissimulação ou de fraude a autuação é imediata, logo seguida ao julgamento que condena o delinquente a pagar a multa, sob pena de confiscação do barco. Convém acrescentar, para ser exacto, que este processamento expedito, é a maior parte das vezes usado para mascarar os abusos de poder destinados a obter rendimentos ilícitos, que são divididos entre os funcionários desonestos.

JUNCOS DESMONTÁVEIS (MAO BAN CHUAN)

Em todas as operacões comerciais que bulem com o seu interesse, o chinês dá prova dum sentido prático que o conduz às realizações mais inesperadas. É assim, que na província de Hunan (nc 30), os habitantes constroem juncos desmontáveis destinados ao transporte do carvão entre Baoqing Fu (nc 42), situado num afluente do Yuan Jiang (nc 43) e Hankou (nc 2).

Estes juncos são conhecidos pelo nome de Mao Ban Chuan (nc 44), "barco em pranchas ligeiras" (Estampa 74). São feitos com pranchas de pinheiro (Song Mu) (nc 45), grosseiramente montadas com grampos de ferro e cabos de bambu e sólidos bastante para efectuar, na boa estação, uma só viagem de descida. Chegados ao destino são destruídos; as pranchas são vendidas, enquanto que o aparelho, velas e âncora são reenviados para Boaqing Fu (nc 42) para armar um novo junco. Operando assim, o chinês evita os gastos consideráveis que necessitaria a volta do junco, com corrente contrária, sem que um frete de retorno estivesse assegurado.

Estampa 73 Estação de Lijin (Alfândega local)

Estes juncos, duma forma muito simples, têm um tosado acentuado que lhes dá rigidez no sentido longitudinal, a ligação transversal é assegurada por anteparas estanques. Há-os de várias dimensões, podendo os maiores transportar até cinquenta toneladas de carvão a granel, com uma tripulação de oito a dez homens. Desde há alguns anos que estes juncos estão a ser suplantados, pouco a pouco, por barcaças rebocadas por chalupas a motor.

No Jialing He (nc 46), que se lança no Yangzi Jiang em Chongqing (nc 47) pode ver-se, em certas épocas, uma verdadeira flotilha de barcas desmontáveis, carregadas até à borda de ruibarbo e de madeira de alcaçuz. Estas barcas são feitas de pranchas ligadas entre si por simples cabos de bambu.

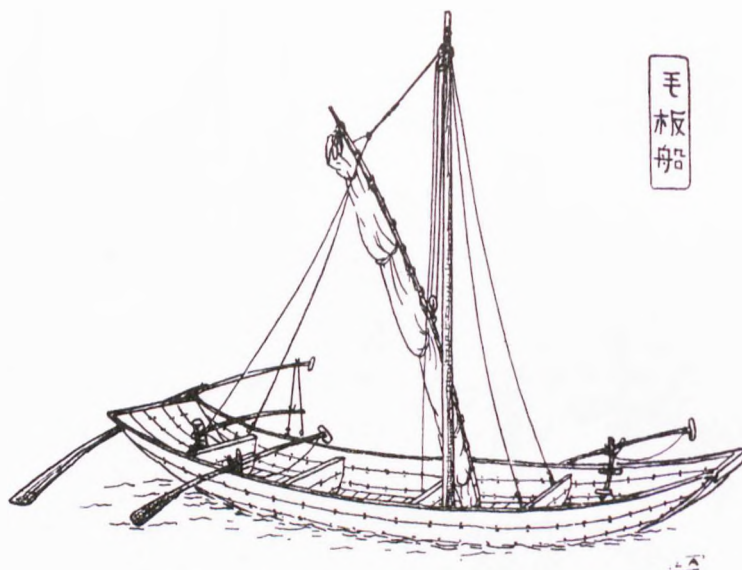
São construídas para uma só viagem de descida. Chegadas a Chongqing (nc 47), o entreposto principal das plantas medicinais, são demolidas e as pranchas vendidas para a construção de navios. Outros juncos igualmente desmontáveis, mas mais solidamente construídos em madeira de cânfora, descem os rápidos e seguem para Hankou (nc 1) com um carregamento de plantas medicinais, que vendem no local.

O Chinês dá realmente prova de grande negligência, carregando produtos de tanto valor em embarcações tão frágeis. Só é guiado nesta operação pelo seu desejo de lucro, sem se importar com os riscos que corre.

BARCO-CARTAS (XIN HUA ZI)

O Xin Hua Zi (nc 48) ou "barco-cartas", usado outrora para o transporte do correio do Alto Yangzi Jiang para Yichang (nc 49) tinha também uma existência efémera.

Construído em Chongqing (nc 47) tinha em vista uma só viagem de descida, sendo vendido à chegada ao seu destino. A tripulação, composta por quatro ou cinco homens, alojava-se num abrigo de esteiras, enquanto o correio era guardado num rufo de madeira (Estampa 75).

Antes do estabelecimento das linhas de vapores no Médio Yangzi Ziang os navios correio desciam até Hankou (nc 2). A duração da viagem era de doze a quinze dias; a subida fazia-se a pé e a cavalo em dezoito a vinte dias. Nos casos urgentes os portadores andavam dia e noite, revezando-se, e faziam os 1.350 quilómetros

Estampa 74 Junco desmontável (Mao Ban Chuan)

que separam Chongqing (nc 47) e Hankou (nc 2) em cinco e seis dias. Desde que as linhas de vapor servem o porto de Chongqing (nc 47), os barcos-carta não têm mais razão de existir. O barco da Estampa 75 é o último deste género e estava ao serviço em 1905.

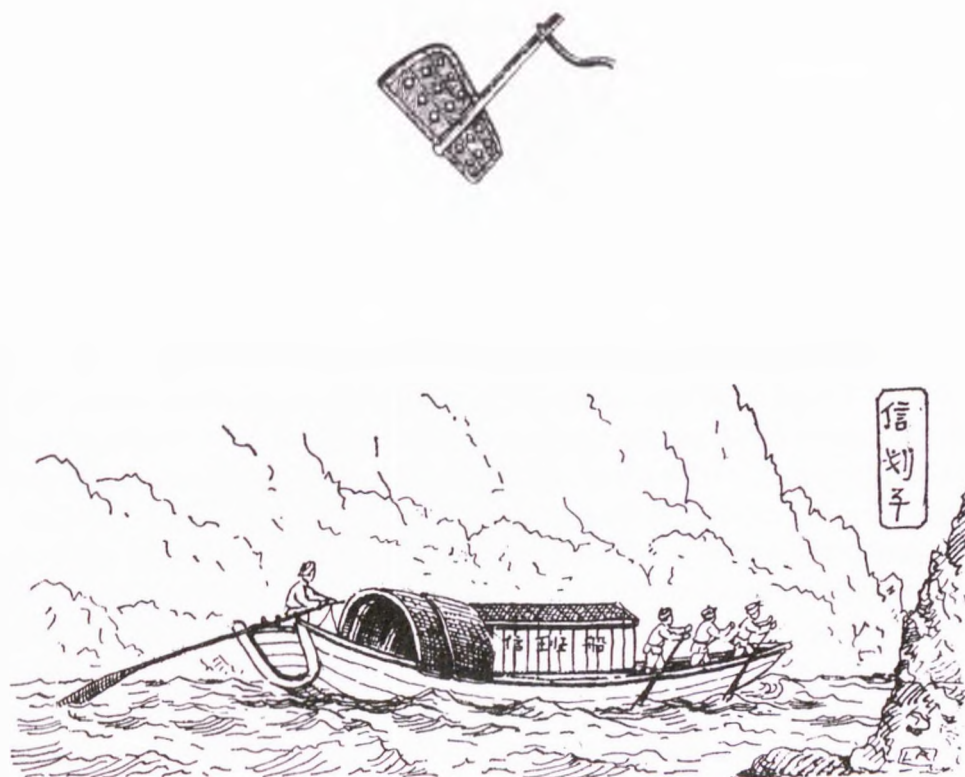
BARCOS-PATO (YA ZI CHUAN) (nc 50)

Estes barcos (Estampa 76) devem ser colocados entre as concepções mais originais da indústria chinesa. Encontram-se na maior parte dos rios e ribeiras, ao longo das costas abrigadas, principalmente na província de Guangdong (nc 28) onde a criação de patos se faz com uma prodigiosa intensidade, com o fim principal de vender os seus ovos, que a China exporta em quantidades consideráveis para todas as partes do mundo.

São barcos grandes e espaçosos onde os patos ocupam um lugar privilegiado debaixo dum grande abrigo coberto por esteiras que ocupa a maior parte do convés, enquanto o proprietário e a família vivem a ré, numa pequena cabana. Uma prancha inclinada, à proa, serve para os patos descerem para a água.

Parece que o chinês, em testemunho de reconhecimento pelos benefícios que tem com a venda dos seus hóspedes e dos seus produtos, se esforça para lhes dar o maior conforto possível. Independentemente do abrigo que lhes serve de dormitório, os patos podem espairecer numa vasta gaiola de bambu fixada aos dois bordos do junco, donde podem gozar a paisagem que desfila diante deles quando o junco muda de lugar.

Ao romper do dia as portas são abertas, a prancha abaixada e o bando de patos em filas compactas, precipita-se alegremente na água à procura de algum alimento. Logo que um dos pupilos se afasta um pouco demais de casa, uma apitadela chama-o à ordem e sem tardar volta a folgar no meio do rebanho, sob o olhar atento do proprietário. Quando chega a noite ou o momento da partida, toca-se o gongo e os patos acorrem de todos os lados ao mesmo tempo, atropelam-se para ir ocupar rapidamente o seu canto preferido no abrigo.

O adestramento destes patos pode tornar-se uma outra fonte produtiva para o proprietário pouco escrupuloso. Este, depois de ter vendido honestamente os seus voadores, continua o seu caminho com a sua capoeira flutuante mas, chegado a uma certa distância, dá uma grande tangidela no gongo à qual o dócil cativo responde voltando rapidamente para o junco a não ser que o novo proprietário, pressentindo a manobra, tenha tomado a precaução de o ter bem guardado.

Estampa 75 Barco - cartas (Xin Hua Zi)

JANGADA DO YANGZI JIANG (MU PAI) (nc 51) (Estampa 77)

Verdadeiras aldeias flutuantes com uma população de 100 a 150 pessoas, estas jangadas compostas por milhares de troncos de árvores deixam-se arrastar pela corrente durante três a quatro meses, antes de atingirem o destino. Estas imensas jangadas são constituídas pelo conjunto de jangadas secundárias vindo das regiões vizinhas, as quais por seu turno foram formadas por comboios de madeiras, mais ou menos importantes vindos de várias regiões, muitas vezes muito distantes, da província do Hunan (nc 30) em especial. Estes comboios de madeiras, colocados uns atrás dos outros, têm uma certa flexibilidade que lhes permite seguir todas as sinuosidades dos cursos de água.

Contam-se 10.000 a 15.000 troncos de árvores para formar esta ilha flutuante na qual se erguem inúmeras casas que servem de alojamento aos seus habitantes (Estampa 77).

Uma vez chegados ao Yangzi Jiang (nc 1), os troncos de árvore são dispostos com cuidado, lado a lado, e ligados em feixes pouco volumosos. Os feixes superiores, servindo de plataforma para o pessoal, são colocados perpendicularmente à camada dos feixes imersos e no sentido da largura da jangada.

O comprimento das grandes jangadas pode atingir 200 ou mesmo 300 metros, com uma boca de cerca de 30 metros.

A principal preocupação da tripulação durante a descida é manter a jangada no meio do canal principal e a boa distância das margens e dos bancos, pois qualquer encalhe é mortal para a jangada. Não haveria força humana que conseguisse deslocar esta gigantesca massa do fundo lodoso em que se incrustasse lentamente.

Num caso destes, o único caminho a seguir será desmontar a jangada peça por peça e reconstituí-la com os seus numerosos acessórios, em qualquer ponto vizinho ao abrigo da corrente. Operação muito dura que exige vários meses de trabalho, de tal forma que a duração da viagem que pode normalmente ser fixada em três a quatro meses, atingiria e ultrapassaria muitas vezes um ano.

É preciso, portanto, evitar a todo o preço o encalhe usando de dois meios poderosos e rápidos de que dispõe a jangada, as amarras e a âncora flutuante.

A grande largura do rio e a presença de numerosos bancos de areia que separam o canal das margens, dificilmente permitem o uso de espias amarradas em terra para fazer desviar a jangada dum rumo perigoso. É aqui que intervem a âncora flutuante, de manejamento fácil e mais expedito do que mandar para terra uma espia de bambu pesada e com o comprimento de algumas centenas de metros.

Esta âncora (Estampa 81) é feita dum grande quadro em bambu, solidamente armado e coberto por uma esteira fina e resistente. Um pé de galinha com quatro braços fixa-se a cada lado do quadro. No centro amarra--se um forte cabo de bambu, de que o outro chicote se amarra no tambor dum cabrestante situado na parte de vante da jangada. Uma sampana destinada especialmente a esta manobra, tripulada por uma equipa experimentada, afasta-se da jangada uns 200 metros e fundeia a âncora na direcção conveniente do cabo que é rapidamente virado ao som do gongo e do tambor por 100 a 150 homens da tripulação. O sucesso da manobra depende da rapidez com que se opera a tracção sobre a âncora. Esta manobra, que se efectua continuando a descida ao sabor da corrente, é repetida, se preciso for, até que a jangada tenha tomado a direcção conveniente. Embora rudimentares, os aparelhos de manobra instalados na jangada são bem apropriados para as suas funções.

O mais importante de todos estes aparelhos é o grande cabrestante, colocado a vante (Estampa 79) solidamente escorado por uma reunião de paus de carga e travessas que asseguram a sua rigidez em todas as direcções.

O tambor em que enrola o cabo da âncora é formado por fortes ripas verticais de três metros de altura, fixadas no contorno de quadros circulares reunidos por braços ao eixo do cabrestante.

As barras que servem para a manobra do cabrestante são simplesmente introduzidas, sem qualquer ligação, nos intervalos que ficam livres entre as ripas. São em número de doze a quinze, e a cada uma delas podem correr oito a dez homens. Esta disposição das barras permite utilizar toda a tripulação qualquer que seja a sua importância, na manobra do cabrestante.

Os outros aparelhos de manobra consistem num certo número de cabeços verticais e horizontais colocados nas extremidades da jangada. Estes cabeços são formados por feixes de toros, uns encastrados nos interstícios da jangada, os outros ligados a troncos de árvores, horizontais e saídos a vante ou a ré da jangada.

Cinco ou seis sampanas equipadas com paus de carga (Estampa 80), são usadas no transporte e manobra das espias, numa operação consertada com a sampana encarregada de fundear a âncora flutuante. Esta última, tem um grande quadro (Estampa 81) que assenta na falca da sampana e fica saliente a vante e a ré. A âncora é colocada no centro deste quadro, enquanto que em cada uma das extremidades, quatro lemes de gingar permitem fazer avançar a sampana alternativamente num sentido ou noutro, sem que seja necessário fazê-la evoluir de cada vez.

O pessoal aloja-se em casas de pranchas de madeira cobertas de palha e alinhadas dos dois lados duma rua central.

Durante os momentos de repouso que lhes deixa a navegação em águas tranquilas, a maior parte dos homens ocupa-se em trabalhos domésticos: uns cozinham, outros lavam a roupa, há mesmo os que cultivam um cantinho de jardim onde crescem algumas hortaliças em terra vegetal calcada entre os toros.

Não é a China o único país a construir estas gigantescas jangadas de madeira. " Na Idade Média, escreve A. du Sein (1) havia-as no Reno, feitas com madeira de pinheiro, de castanheiro e outros variedades de árvores, e que tinham numerosas casas com um milhar de remadores. Tinham 70 pés de boca, 900 pés de comprimento e 8 pés de calado. Eram difíceis de conduzir através dos cotovelos e dos turbilhões do Reno e por isso os naufrágios eram frequentes ".

1) Histoire de la Marine de tous les peuples - *1879 - Tomo I, pg. 8. por A. du Sein.*

JUNCO DE POLÍCIA. (PAO CHUAN) (nc 52)

Como já dissemos na Parte III, este junco conhecido pelo nome de Pao Chuan - "barco canhão" - lembra duma maneira impressionante a subtil galera do século XV representada nos *Souvenirs de Marine* do Almirante Pâris (2). Tem formas finas e elegantes (Estampa 82) de boas qualidades de manobra e, graças ao seu fraco calado, pode ir muito acima nos cursos de água acessíveis aos pequenos juncos.

A vela única é muito alta de forma a poder apanhar o vento quando navega muito perto das margens. Esta vela é de forma rectangular, formada por panos de algodão alternadamente azuis e brancos. À tarde, ao chegar ao fundeadouro, é arriada e disposta no convés em forma de tenda para servir de abrigo à tripulação.

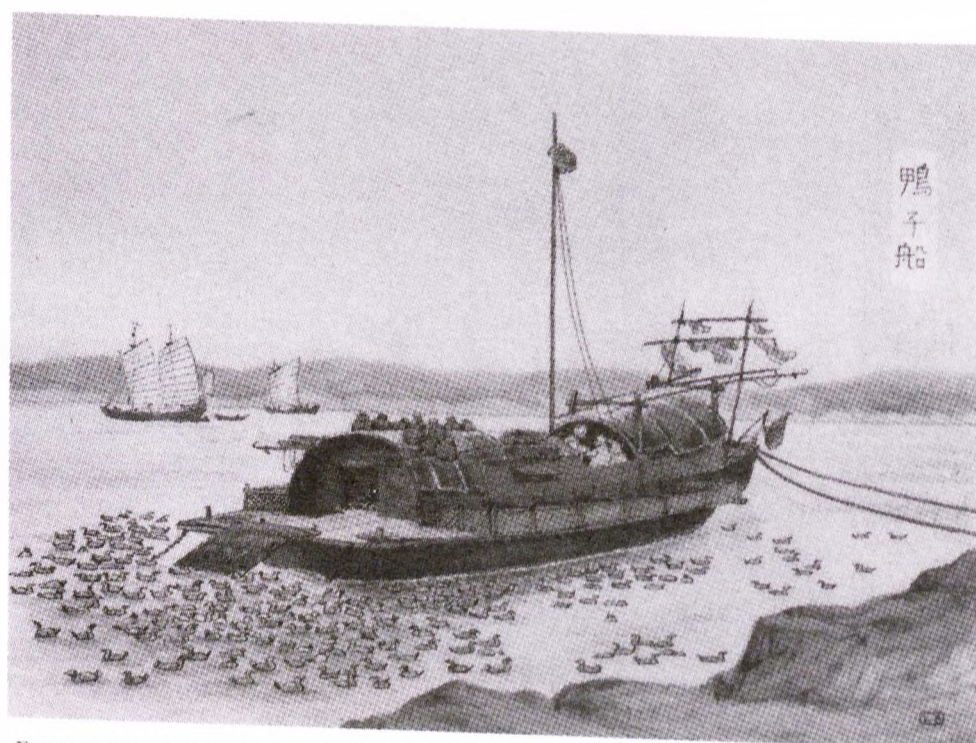
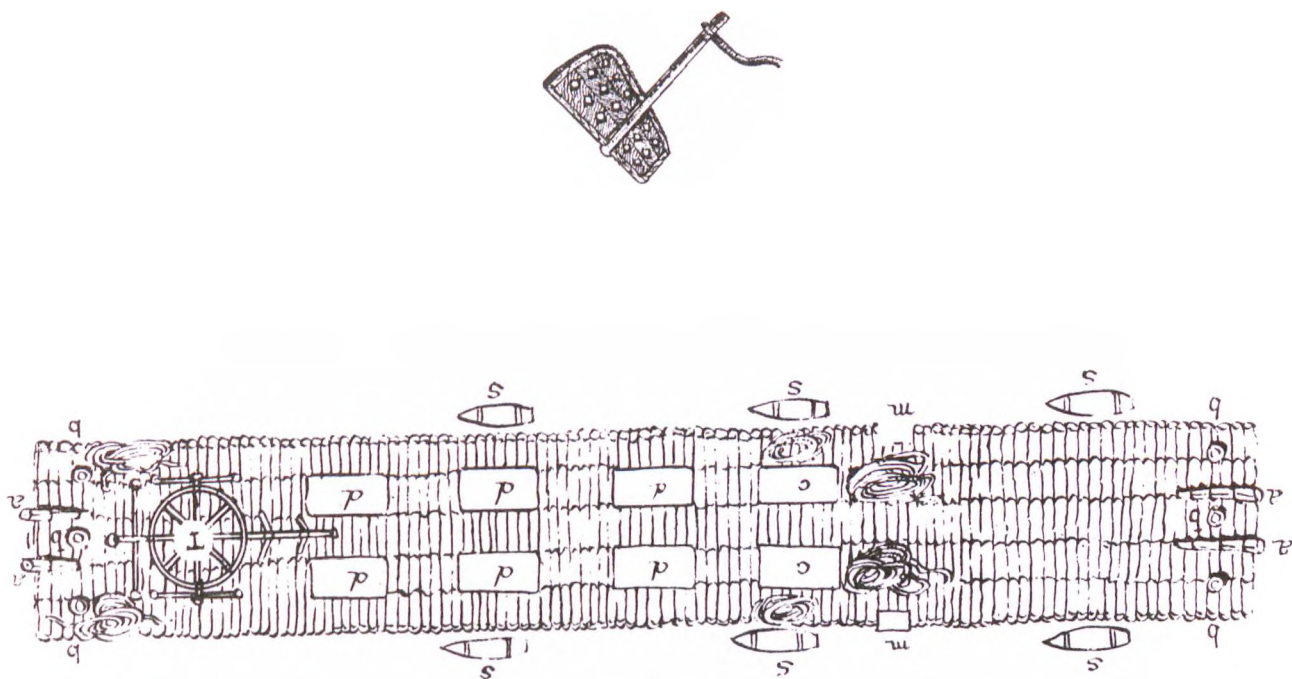
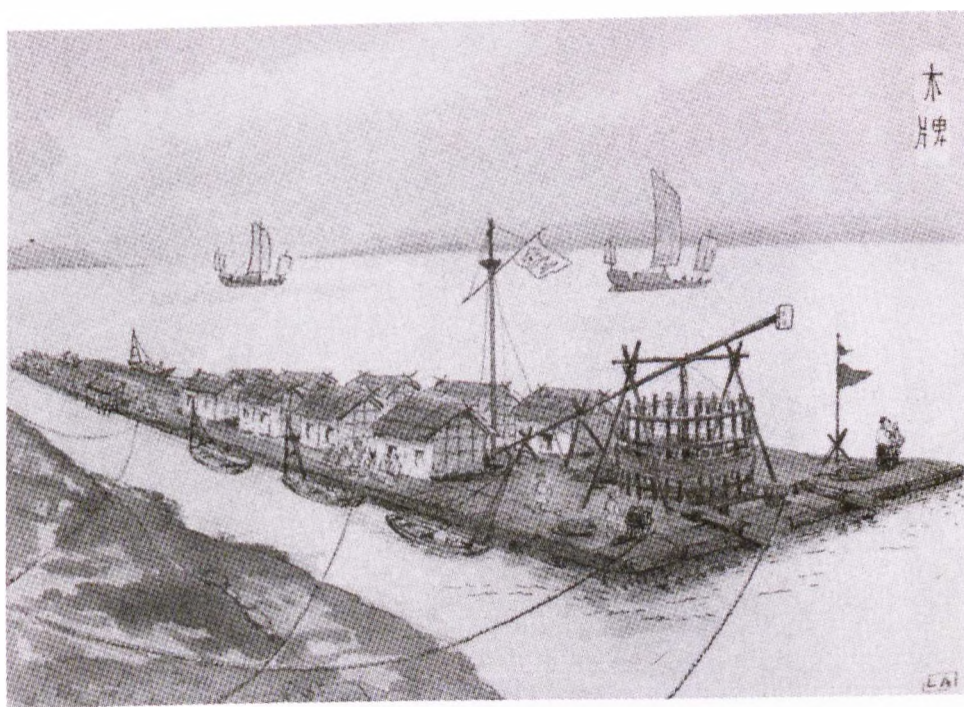
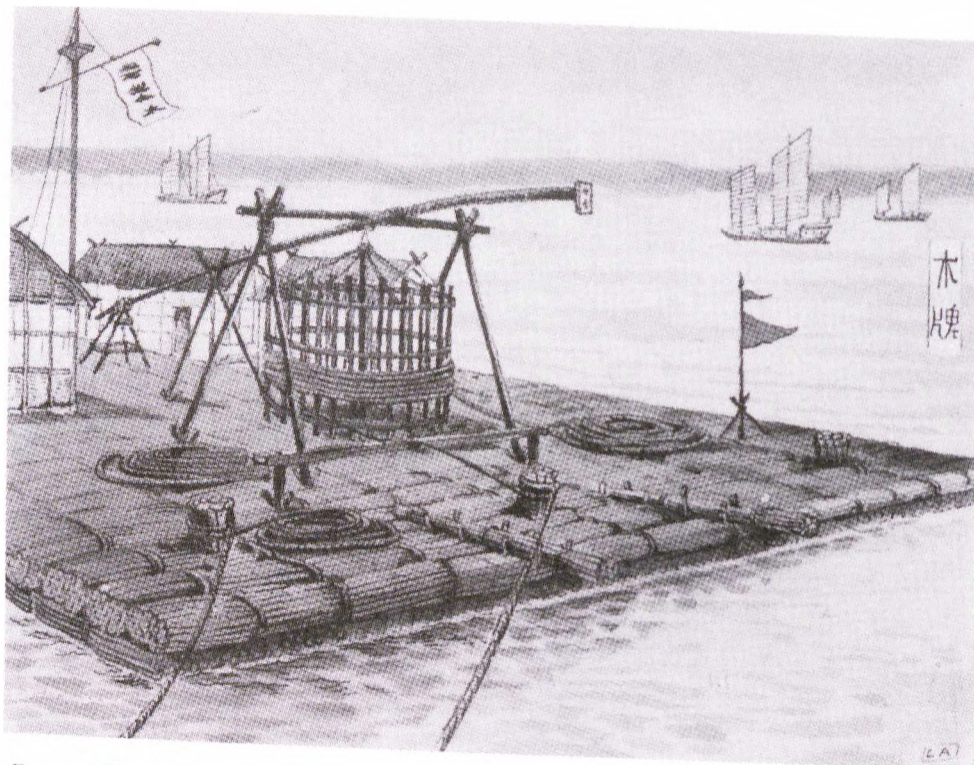
Os mandarins usam estes juncos para as suas visitas oficiais. São então ornamentados a vante e a ré com grandes bandeiras e flâmulas vermelhas. Uma comprida bandeirola amarela com inscrições pretas é içada no tope do mastro. O rufo destinado ao mandarim leva por cima da entrada duas grandes lanternas redondas e aos lados placas indicando em caracteres dourados, os títulos e diplomas do funcionário.

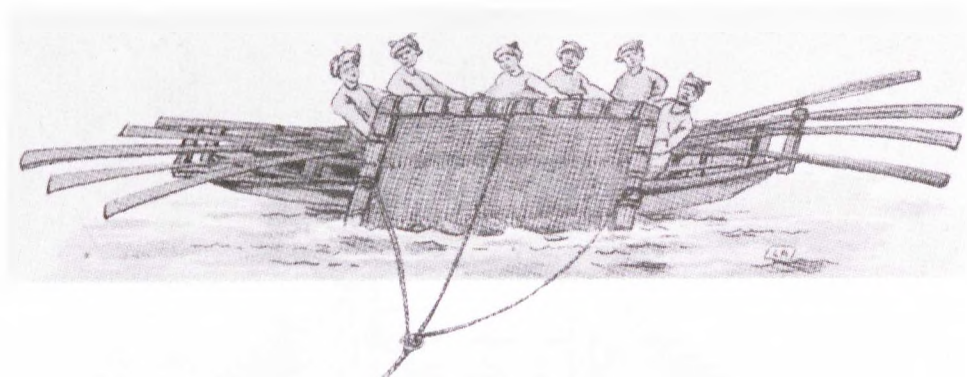
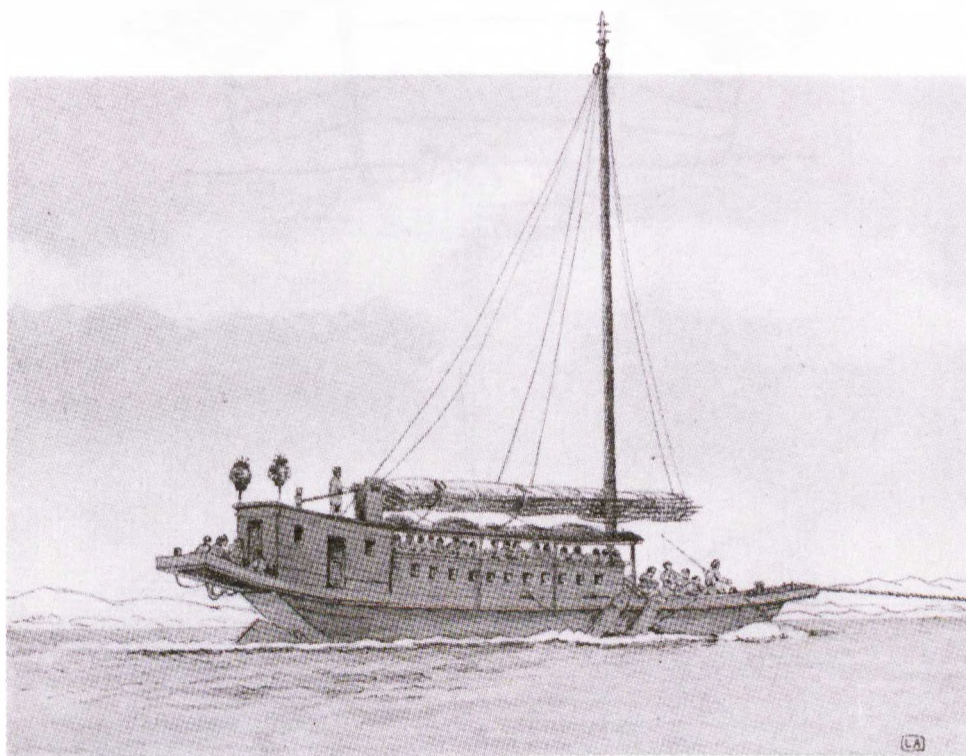
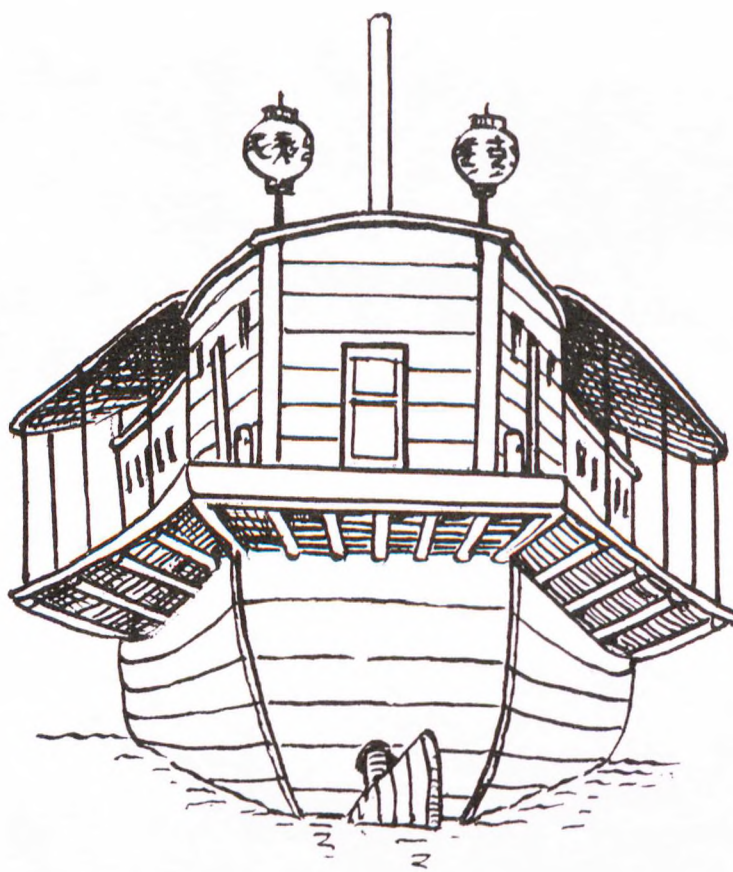
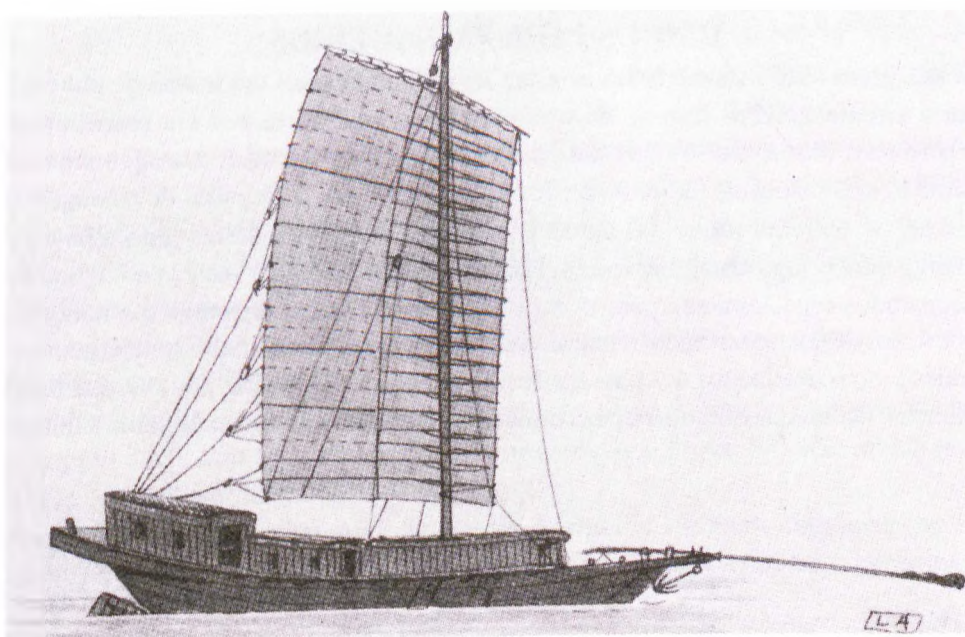
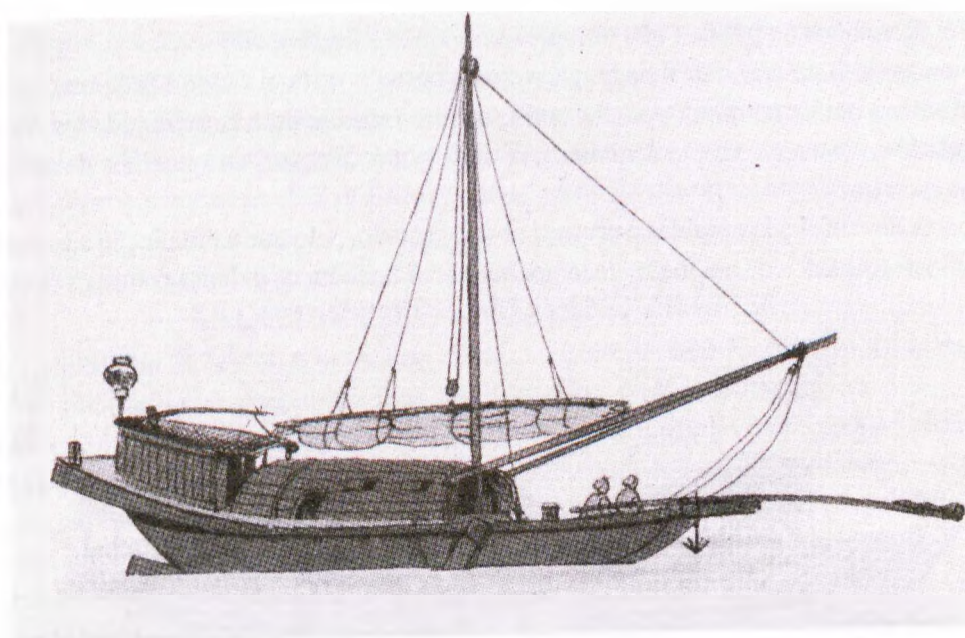
A tripulação compreende doze a quinze homens, vestidos com casacões vermelhos, calça azul e o turbante do Sichuan (nc 53).

O armamento consiste simplesmente num canhão de carregar pela boca, colocado a vante numa plataforma de madeira. Este tipo de junco de polícia é sobretudo comum na bacia do Médio Yangzi Jiang (nc 1), no lago Poyang (nc 9) e no Alto Yangzi Jiang (nc 1) até Chongqing (nc 47).

Estampa 82 Junco de polícia (Pao Chuan)

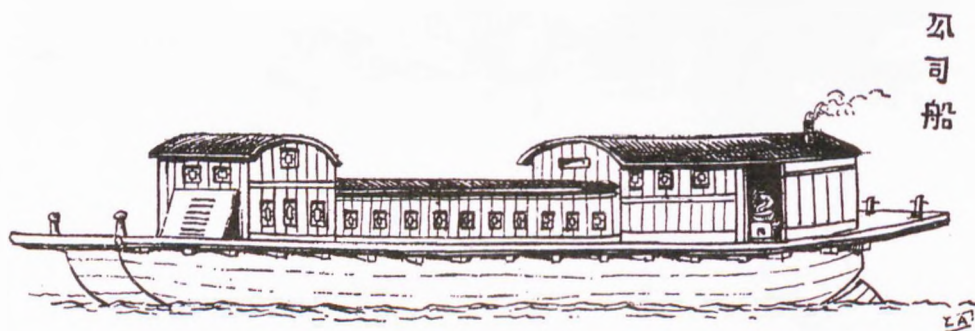
2) *Ver Parte V, Estampa 286, figura 22* - Souvenirs de Marine.

Estampa 71 *Barco de pesca*

Estampa 76 *Barcos - pato (Ya Zi Chuan)*

Estampa 77 Plano duma grande jangada (Mu Pai)

Estampa 78 Jangada, comboio de madeiras (Mu Pai)

Estampa 79   Parte de vante de um comboio de madeiras

Estampa 80   Chata com pau de carga (acessório da jangada)

Estampa 81 Lançamento à água duma âncora flutuante (acessório da jangada)

Estampa 85 Zhenjiang, Wuhu - Junco de passageiros

Estampa 86   Vista de popa de junco

Estampa 87 Jiujiang, lago Donting - Junco de comércio e de passageiros

Estampa 89 Shanghai, Han Jiang - Junco de passageiros e de comércio

JUNCOS PARA PASSAGEIROS

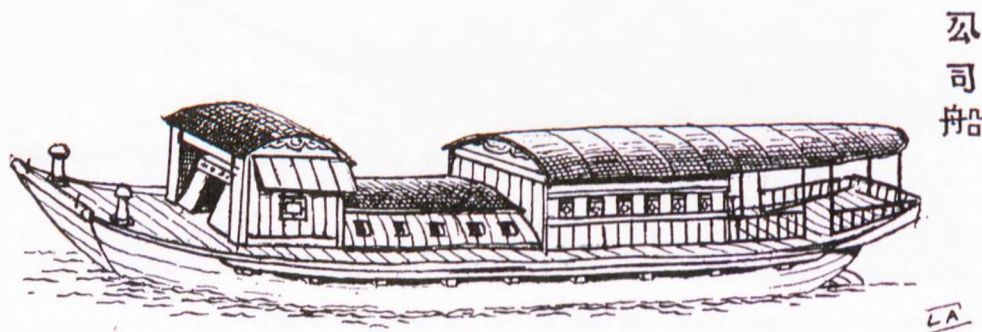
Na China as estradas são más em todas as estações e impraticáveis em tempo de chuva; a sua pequena largura dificulta a circulação. Por isso se dá preferência ao transporte por via marítima sempre que as circunstâncias o permitem. Na bacia do Yangzi Jiang em especial, o movimento de passageiros é muito importante.

São aos milhares os juncos de todas as categorias que circulam, carregados de passageiros, em todos os cursos de água e até ao extremo limite das águas navegáveis. A maioria destes juncos navega na região do Baixo Yangzi Jiang, entre o lago Dongting (nc 5), Hankou (nc 2), Shanghai (nc 21) e Suzhou Fu (nc 54). São construídos e preparados especialmente para o transporte dos viajantes, e navegam a maior parte das vezes agrupados em comboios de quatro ou cinco, rebocados por uma possante chalupa a vapor. O comboio compreende um ou dois grandes juncos destinados aos passageiros de qualidade (Estampas 83, 84), que ocupam espaçosas câmaras artisticamente decoradas e duma limpeza minuciosa que contrasta com o desleixo habitual dos interiores chineses.

Estampa 83 Suzhou - Junco de passageiros (Gong Si Chuan)

GONG SI CHUAN (nc 55)

Estes juncos são conhecidos pelo nome de Gong Si Chuan e o seu comprimento atinge vinte a vinte e cinco metros. Os destinados ao público não ultrapassam quinze a dezoito metros.

Não têm mastros. O casco é o de uma barcaça com o costado vertical e com a proa e a popa quadradas. O convés tem uma boca uniforme duma ponta à outra, apenas estreitando nas extremidades. Espaçosos rufos ocupam a totalidade do convés, excepto a vante e a ré onde estão dispostos os aparelhos de manobra: âncoras, cabos de reboque, croques.

As anteparas dos rufos são erguidas a prumo sobre o costado, pelo que a circulação à sua volta só se pode fazer por uma plataforma saída de um metro de largo, que serve também de defensa contra os choques exteriores

Estampa 84 Suzhou - Junco de passageiros (Gong Si Chuan)

nas atracações. Os alojamentos dos passageiros são cortados por numerosas janelas finamente perfuradas e guarnecidas, à falta de vidros, por conchas de ostra transparentes, papéis envernizados ou gazes pintadas com motivos coloridos.

A afluência dos passageiros é por vezes tão considerável que os mínimos recantos do convés são ocupados, assim como a cobertura dos rufos, onde se amontoa ao abrigo de esteiras móveis, uma multidão compacta de passageiros. É um espectáculo bem pitoresco, o destes comboios cheios de viajantes acocorados em todas as posições, jogando às cartas, bebendo chá ou fumando ópio, sem contudo perderem de vista a sua tralha, que poderia atrair os olhares de algum passageiro mal intencionado.

Há avisos em grandes letras, em que se lê : " Cuidado com as bolsas", que alertam os viajantes contra os ladrões, sempre numerosos nestes casos.

A montante de Shanghai (nc 21), os juncos para passageiros apresentam numerosas variedades que se inspiram na construção local. Mas ao contrário dos juncos de Suzhou Fu (nc 54) e Shanghai (nc 21), navegam isoladamente à vela ou a reboque duma chalupa a vapor.

A Estampa 85 representa um tipo muito vulgar em Wuhu (nc 19) e em Zhenjiang (nc 15). Assegura o serviço de passageiros nas regiões vizinhas do Yangzi Jiang (nc 1) onde convergem numerosos cursos de água navegáveis.

O rufo ocupado pelos viajantes estende-se por dois terços do convés, ficando o último terço livre para a manobra dos remos e da vela que se iça num mastro encostado à antepara de vante do rufo. O mastro é móvel e pode ser abatido sobre o convés a vante.

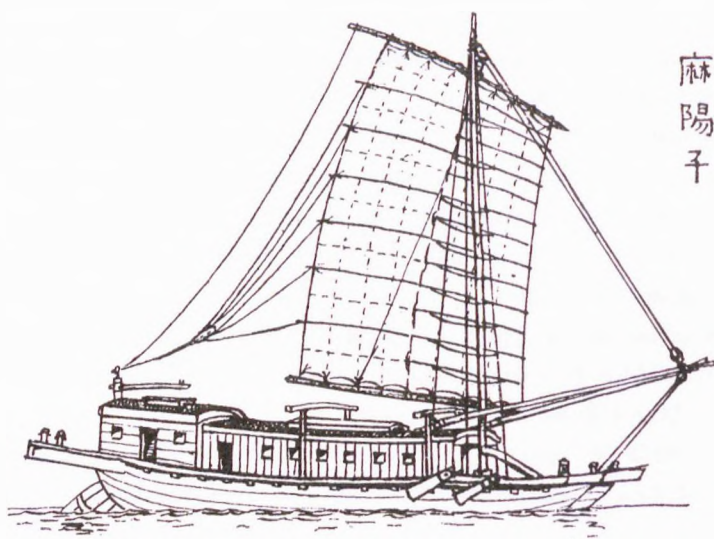
O homem do leme fica por cima do rufo de ré que serve de alojamento para a tripulação e de cozinha para os passageiros. O homem do leme é protegido por um resguardo, à altura de meio corpo, com três faces, e domina a multidão dos passageiros amontoados na cobertura do rufo principal. O casco tem as mesmas características que o dos juncos anteriores com a proa e a popa terminadas por uma plataforma saliente (Estampa 86) e um passadiço também saliente, que é utilizado para a manobra, quando, por falta de vento, o junco é impelido por varas.

O rufo central é ocupado pelo conjunto dos passageiros sem distinção de classes, mas na maior parte dos casos o interior desse vasto compartimento é dividido, por anteparas móveis, em camarotes particulares destinados aos passageiros de categoria.

O junco da Estampa 87, que serve para o transporte de passageiros e de mercadorias, tem a mesma forma de casco que o anterior. Difere no arranjo do convés e na disposição dos rufos destinados mais particularmente a proteger a carga. Tem um comprido Sao utilizado na navegação de rio, nos afluentes dos lagos Poyang (nc 9) e Dongting (nc 5).

LAGO DONGTING (MAYANG ZI) (nc 56)

O junco da Estampa 88 tomou o seu nome duma sub-prefeitura do Hunan (nc 30) onde se recrutam a maior parte das tripulações que navegam no Yuan Jiang (nc 43) e no lago Dongting (nc 5).

É destinado ao transporte dos viajantes e mais especialmente daqueles que o alugam para uso pessoal. É um " house-boat " provido dum certo conforto à chinesa, com um grande rufo contendo três espaçosas câmaras transformadas em cabine para dormir, com um ou dois beliches, em casa de jantar e em salão de recepção, com o mobiliário em pinho revestido desse maravilhoso verniz chamado Tong You (nc 16), que dá à madeira o belo aspecto do "pitchpine". A cobertura deste rufo é atravessada por uma grande abertura, com um painel móvel que permite o arejamento das cabines. Há um dispositivo de ventilação igual no rufo da tripulação. O leme com porta compensada, e de grandes dimensões, atravessa a madre, o rufo de ré e vai acima da cobertura. O homem do leme fica neste rufo; habitualmente está acordado para poder observar a rota por baixo da vela desfraldada.

Estampa 88 Hunan - Junco de passageiros (Mayang Zi)

Há um mastro móvel encostado à antepara de vante do rufo; pode ser içado ou arriado por meio de um pau de carga que o faz bascular para ré. A postura do mastro é reforçada por um arco-botante que se apoia no convés, ao pé do cabrestante. Pode assim resistir melhor aos esforços de tracção da alagem e da vela. A cada bordo há dois lemes laterais no extremo dos passadiços que permitem a circulação em volta dos rufos. Sob a aparência pacífica dum " house-boat ", o Mayang Zi (nc 56) é por vezes sujeito a rudes provas no decurso da navegação no Yuan Jiang (nc 43). Tripulado por uma tripulação de élite, como devem ser todos os que são chamados a afrontar os obstáculos das regiões montanhosas, desce com facilidade e uma certa segurança os mais perigosos rápidos, graças aos dispositivos instalados no seu arranjo, dispositivos bem singulares, como vamos ver, e que parecem apropriados para a navegação neste rio.

Eis em que consistem: antes de se empreender a descida, a grande cabine que sobe além do leme é desmontada, bem como o leme. Tendo esta parte do convés desempachada, um comprido Sao (nc 20) destinado, na ausência do leme, a fazer evoluir o junco nas torrentes, é disposto no meio da travessa de ré, enquanto se instalam no convés, no lugar habitual, remos de gingar laterais e remos. Contrariamente à prática corrente, estes aparelhos de propulsão estão colocados para andar a ré, pois o junco, na descida dos rápidos, desloca-se com a parte de ré para vante.

Esta singular manobra não é fácil de explicar. Mesmo os pilotos, que tem enfrentado rápidos não menos violentos, noutros cursos de água, não podem dar-nos as razões. Não se deve, no entanto, duvidar da sua eficácia, visto que nos assuntos que dizem respeito à prática da navegação, pode-se ter a certeza, que só a experiência levou o marinheiro do Yuan Jiang (nc 43) a adoptar esta estranha solução.

JUNCOS DE PASSAGEIROS E DE COMÉRCIO

As Estampas 89, 90, 91 e 92 representam vários juncos que fazem o transporte misto de passageiros e de mercadorias. São tipos muito vulgares no Baixo Yangzi Jiang (nc 1) e nos lagos e canais vizinhos. A presença dum mastro móvel, susceptível de ser arriado ou içado por um pau de carga colocado permanentemente na parte de vante do rufo, é indicação que o junco é muitas vezes chamado a passar debaixo de pontes.

Os lemes laterais junto ao casco são necessários quando o junco navega em vastos lençóis de água, como

os lagos e o Yangzi Jiang (nc 1), cuja largura atinge vários quilómetros no curso inferior. O comprido leme de gingar Sao (nc 20) colocado na travessa de vante é para navegação em águas tumultuosas.

Este conjunto de meios deixa entrever a natureza das dificuldades que este junco deve ultrapassar nos seus deslocamentos.

Cuidadosamente construído, com linhas bem lançadas, o casco destes juncos mostra as mesmas características descritas acima, com a diferença do rufo ser pouco elevado acima do convés e de forma arredondada, a fim de dar ao casco a rigidez longitudinal que se oporá à flexão produzida pelas pesadas cargas contidas no porão situado por baixo.

A actividade comercial no Han Jiang (nc 3) ocasiona um movimento muito importante de passageiros, que têm à sua disposição grandes juncos tão confortáveis como os do Yangzi Jiang.

MAYANG ZI (nc 56)

A Estampa 93 representa um dos tipos de junco de maiores dimensões. Os passageiros ocupam um rufo em que se abriram numerosas janelas, rufo esse que ocupa quase a totalidade do convés. O junco tem um mastro com uma grande vela. Desloca-se tanto à sirga como a remos. Este junco é conhecido pelo nome de Mayang Zi (nc 56).

O junco representado na Estampa 94 é igualmente de grandes dimensões com instalações apropriadas no convés para os numerosos viajantes que circulam entre Hankou (nc 2) e Shashi (nc 36), passando por Yuezhou (nc 57), à entrada do lago Dongting (nc 5). Para as viagens por via do Yangzi Jiang (nc 1), dispõe este junco de duas grandes velas que lhe permitem fazer este longo percurso num tempo relativamente mais curto do que pela rede fluvial, de menor comprimento, que liga Hankou (nc 2) a Shashi (nc 36), mas pouco praticável para grandes veleiros.

JUNCOS DE MANDARIM

O junco da Estampa 95 é mais conhecido pelo nome de junco de Mandarim, porque é mais frequentemente usado para o transporte de passageiros de categoria, funcionários em particular. O comprimento é de vinte e cinco metros; o convés tem dois grandes rufos, sendo o do centro reservado ao viajante, que encontra nas suas instalações todas as comodidades desejáveis para as recepções. O pessoal do seu séquito fica alojado com a tripulação na cabine de ré. O homem do leme também aí fica. Um só mastro muito alto com uma vela de algodão fica no centro do convés a vante do rufo do mandarim.

O convés é livre desde o pé do mastro até a vante; estende-se por fora dos rufos por um passadiço, saliente ao longo do casco até à plataforma de ré. Segundo a importância da personalidade transportada, são tomadas medidas para receber os visitantes oficiais com as cerimónias da praxe. Tapeçarias vermelhas guarnecem o acesso ao salão, flâmulas e bandeiras nas quais estão inscritos os nomes e a categoria do funcionário tremulam ao vento no mastro e nos quatro cantos dos rufos, enquanto que o tradicional guarda-chuva vermelho, emblema da autoridade do mandarim, fica por cima do rufo, enquadrado pelas lanternas oficiais, decoradas de inscrições multicores exprimindo desejos : " bom vento, boa sorte ".

Os juncos de mandarim eram antigamente muito numerosos nas províncias do centro e do sul da China, mas depois do desenvolvimento da navegação a vapor, desapareceram pouco a pouco, excepto os que fazem percursos curtos ou que navegam em regiões inacessíveis às chalupas a vapor.

BARCO-PEDAL ou BARCO-CORREIO (JIAO DA CHUAN) (nc 59)

Este barco é um dos tipos mais curiosos da China. Encontramo-lo nos pequenos cursos de água da bacia do Yangzi Jiang (nc 1) e do Bei He (nc 58) onde é utilizado para percursos curtos e em especial para o serviço do correio nos rios e canais (Estampas 96, 97).

Este barco é conhecido pelo nome de Jiao Da Chuan (nc 59), "barco pé", devido ao processo usado para a sua propulsão. É muito estreito, pouco alteroso, de forma esguia, a proa e a popa levantadas e o casco pintado de vermelho vivo.

Há dois tipos, cujo comprimento varia de oito a doze metros. Uma cobertura de esteiras abriga os sacos postais ou outros objectos transportados. Na popa, um homem, que constitui toda a tripulação, impele a embarcação com um remo que põe em movimento com os pés, enquanto governa com uma espécie de pangaia que tem debaixo do braço direito. Rema assim durante um dia inteiro, às vezes durante dezoito e mesmo vinte e quatro horas duma só tirada, preparando a comida num pequeno forno que tem na sua frente. Estas barcas podem andar 200 a 230 Li (nc 60), por dia, ou seja 80 a 90 quilómetros. O peso é de cerca de 150 quilos para os modelos pequenos.

Os grandes barcos-correio têm um mastro a vante com uma vela de espicha que é içada logo que há vento de popa (Estampa 98). Têm um leme, manobrado pelo homem que vai à popa, enquanto que a vante um segundo homem rema com um remo a um bordo.

SHANGHAI (XIAO SAN BAN DA KE) (nc 61)

A sampana, literalmente "três pranchas", é uma embarcação muito leve usada para pequenos percursos e o transporte de passageiros. É conhecida pelo nome de Xiao San Ban Da Ke (nc 61), "pequeno, três pranchas transporte passageiros".

Há duas espécies em Shanghai (nc 21): 1º a sampana, tipo Ningbo (nc 62), que pode levar um ou dois passageiros num abrigo de esteiras. 2º, a sampana tipo Shanghai (nc 21), de maiores dimensões, servindo para o transporte de passageiros e mercadorias.

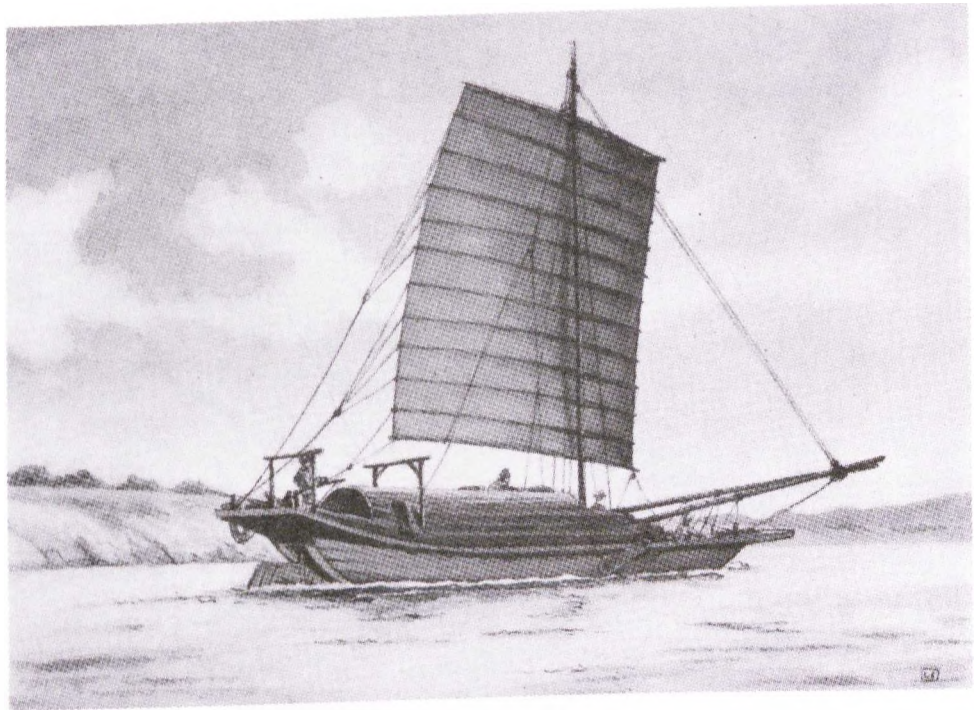
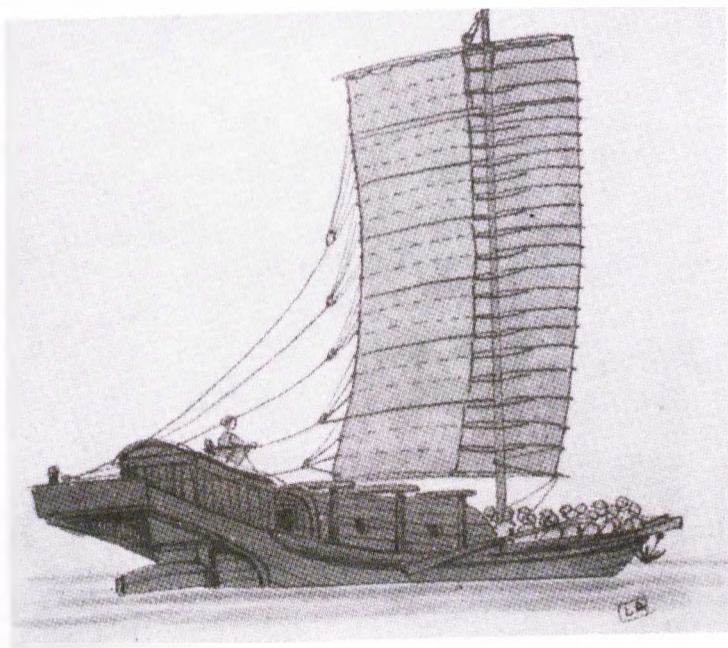
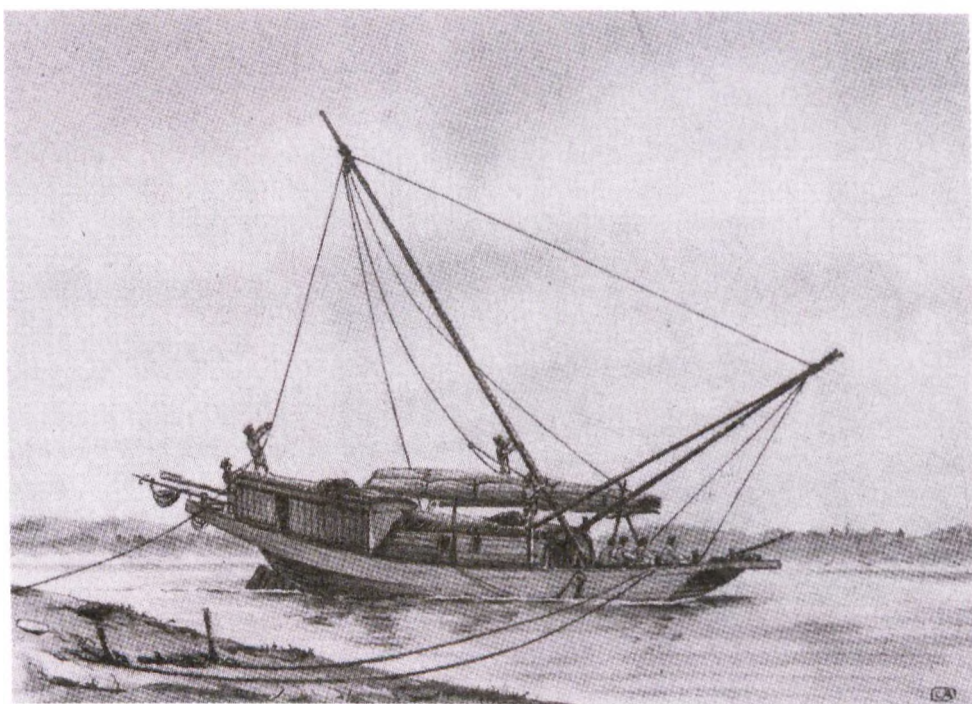
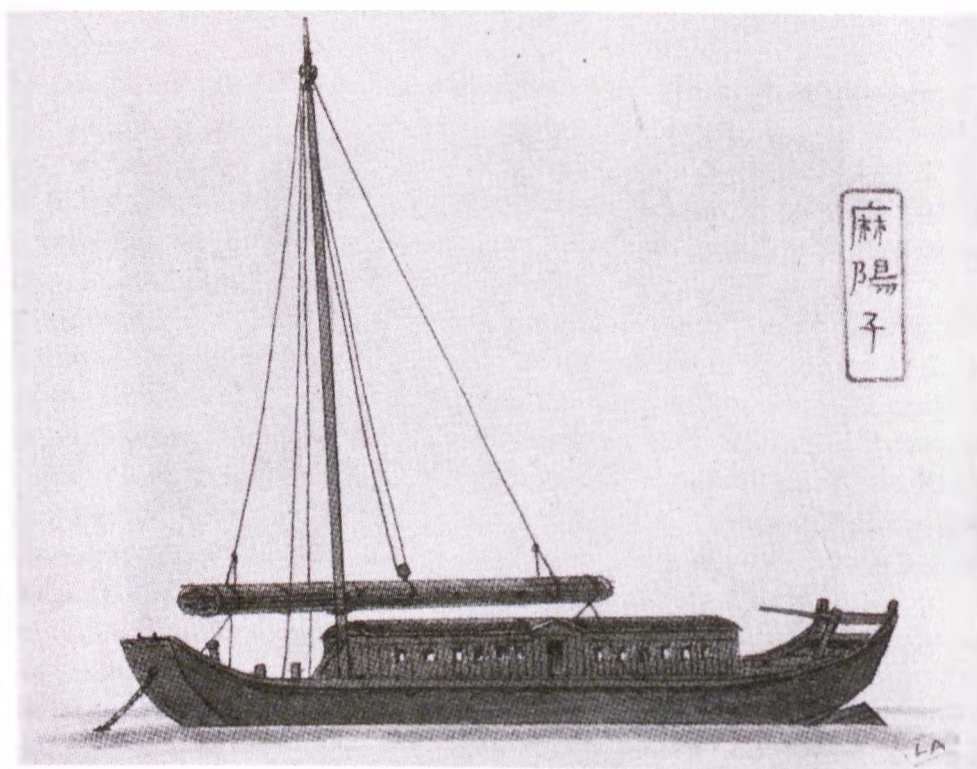
O tipo Ningbo (nc 62) (estampas 99,100) é oriundo desta cidade, como o seu proprietário. Não é raro que este hábil marinheiro de profissão conduza o seu barco de Ningbo (nc 62) a Shanghai (nc 21), por mar, numa distância de 140 quilómetros.

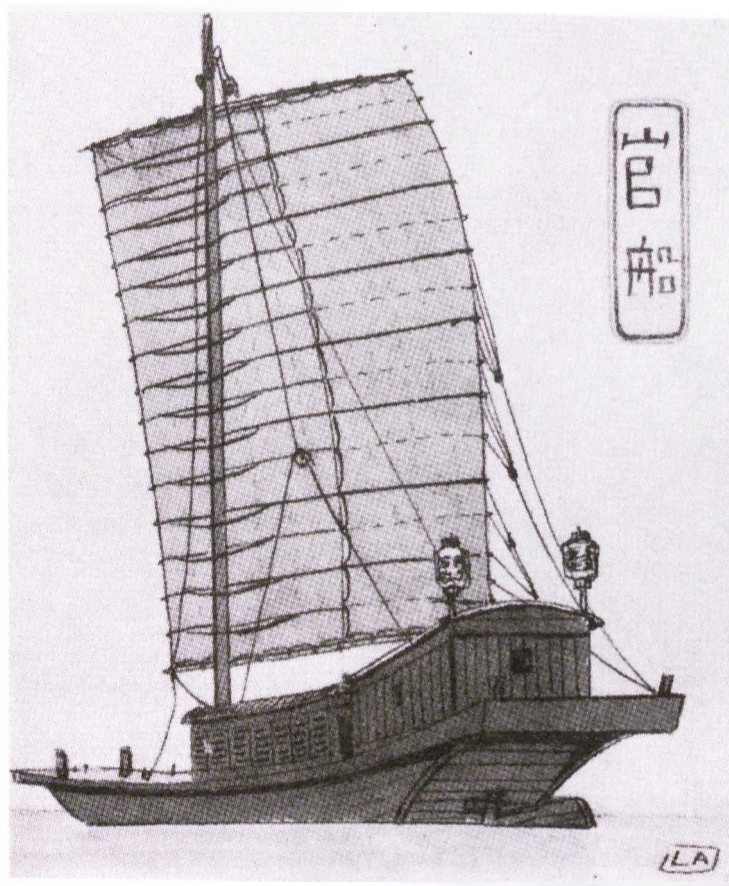
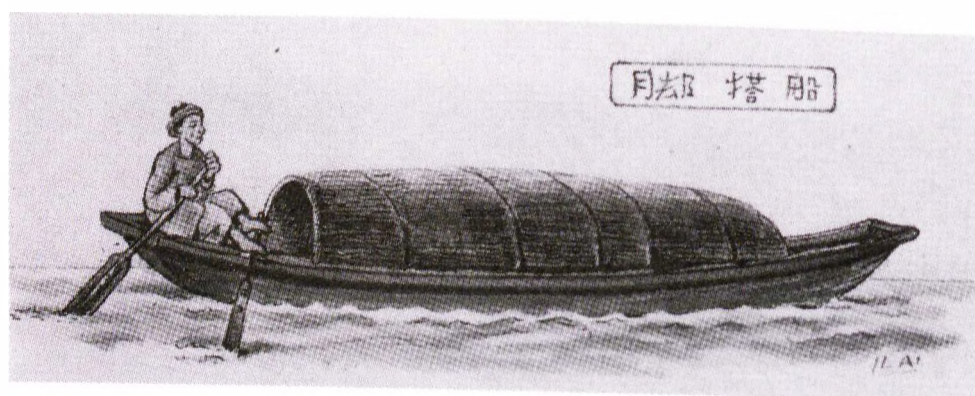
É uma embarcação solidamente construída, com quatro a cinco metros de comprimento, conduzida por um só homem que a impele e a governa por meio dum leme de gingar apoiado no painel da popa, a bombordo. Graças à curvatura muito acentuada do tabuado de fundo, as evoluções são muito rápidas, e fazem-se no mesmo lugar, mas a estabilidade deixa a desejar, pelo que é raro que se use uma vela. No fundeadouro, quando a corrente provoca fortes guinadas, o patrão da sampana deixa flutuar a alguns metros da popa um cesto, que pela resistência oferecida à água, mantém a sampana quase imóvel.

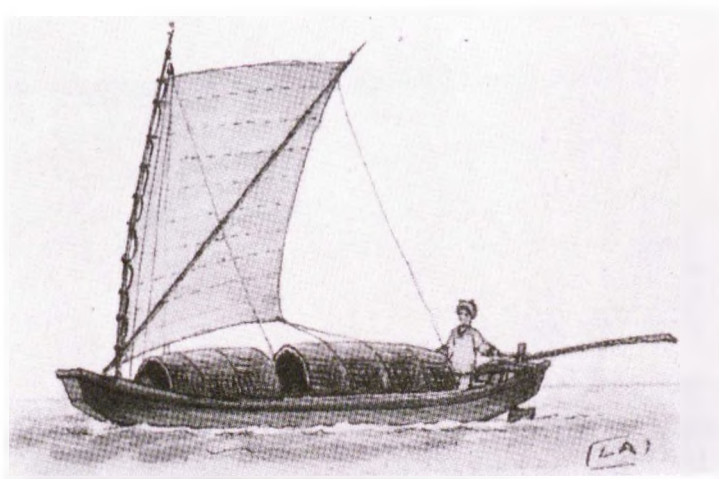
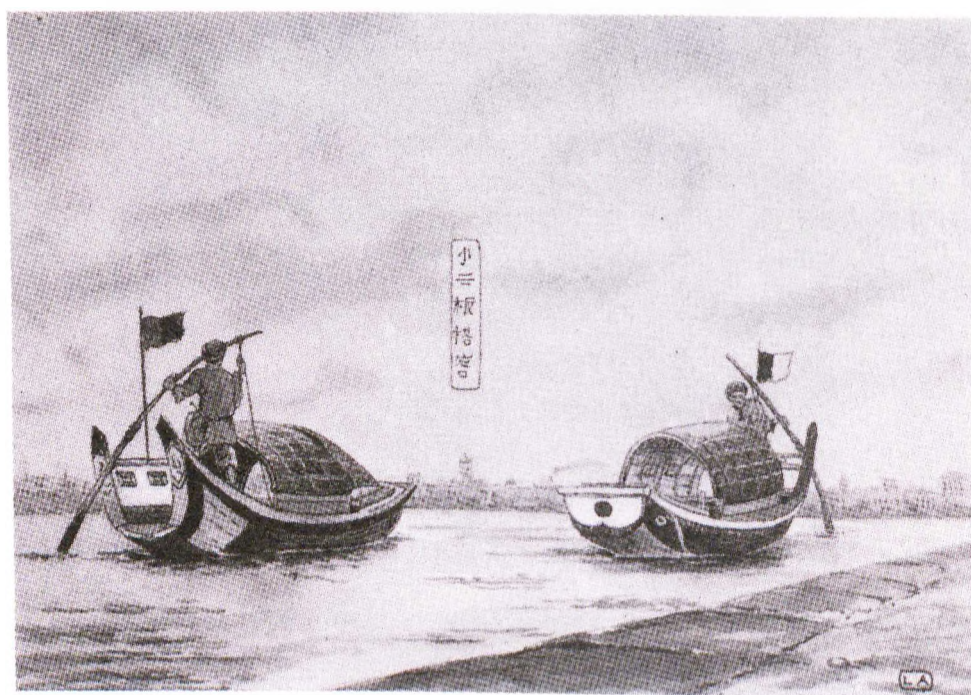
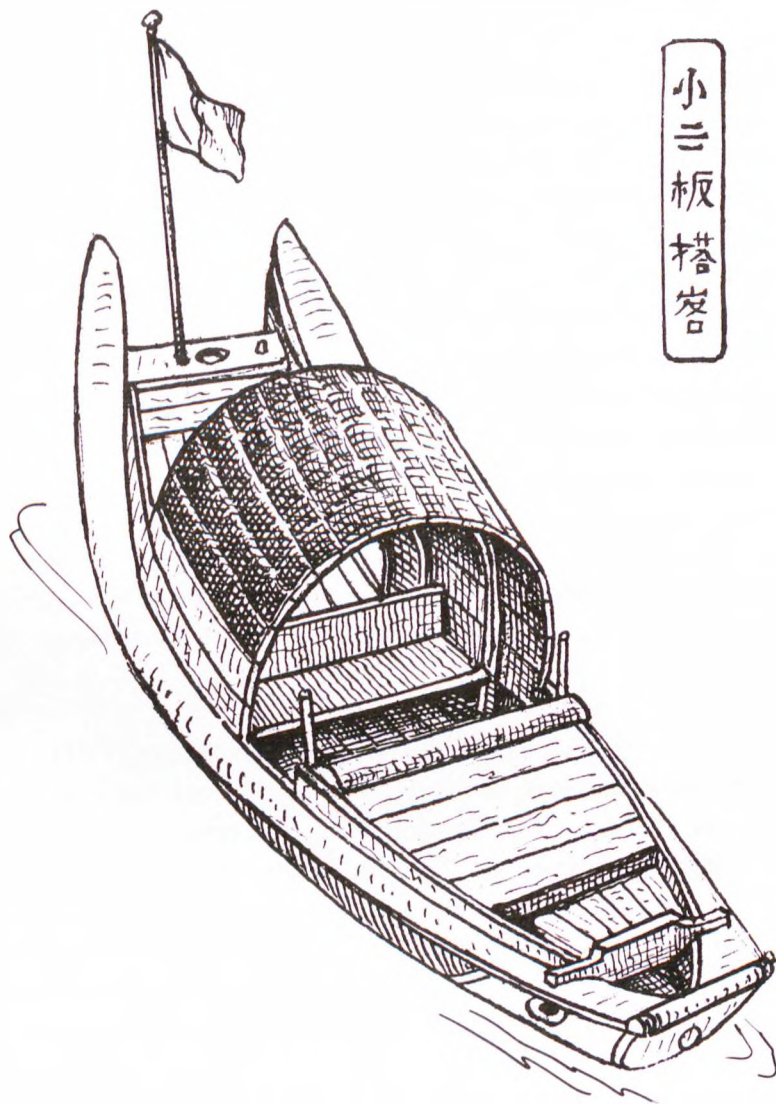
O casco é bem mantido, garridamente pintado e ornamentado com desenhos de diversas cores, com o olho tradicional a vante. O passageiro senta-se de frente para a proa, debaixo duma cobertura de esteira oleadas.

A sampana tipo Shanghai (nc 21) apresenta-se em várias variedades que são usadas mais frequentemente no transporte de passageiros e de mercadorias. O comprimento é de seis a oito metros. O casco é robusto, bem assente na água, e consolidado por uma forte cinta protegida por numerosas defensas de cabo. Estas embarcações não têm formas especiais. São normalmente conduzidas por uma mulher que fica de pé à popa, virada para a proa, e que manobra dois remos. Nos grandes modelos, os remos são substituídos por um forte leme de gingar manobrado por duas pessoas.

Entre as grandes sampanas de Shanghai (nc 21), há um certo número habitado por famílias inteiras que se ocupam em procurar destroços à volta dos navios fundeados e sobretudo à pilhagem ao longo das margens. É o que se chama nos nossos portos : "rapadores"*. A indústria, as mais das vezes ilícita, é bastante próspera, pois que se exerce habilmente graças a cumplicidades difíceis de desmascarar.

*) *Em francês : " ravageurs ". N. T.*

Estampa 90 Zhenjiang - Junco de passageiros e de comércio

Estampa 91 Zhenjiang - Junco de passageiros e de comércio

Estampa 92   Zhenjiang - Junco de passageiros e de comércio

Estampa 93   Han Jiang - Junco de passageiros (Mayang Zi)

Estampa 94 Hankou, Shashi - Junco de passageiros

Estampa 95 Junco de mandarim (Gua Chuan)

Estampa 96 Barco - pedal (Jiao Da chuan)

Estampa 97   Barco pedal visto da popa

Estampa 98   Barco - correio

Estampa 99   Shanghai - Sampana para passageiros (Xiao San Ban Da Ke)

Estampa 100   Shanghai - Sampana para passageiros (Xiao San Ban Da Ke)

É conduzida da seguinte maneira: quando um navio embarca carvão, é acostado por várias barcaças tripuladas por numerosas equipas que despejam o conteúdo dos seus cestos nas aberturas do casco que comunicam com os paióis de carvão.

Muitas vezes o cesto vai cair desajeitadamente ao lado da abertura do paiol de carvão e a carga cai dentro de água. Este acidente nada tem de surpreendente, passa despercebido, e repete-se várias vezes. Mas, logo que o navio parte, os "rapadores", bem informados pelos seus cúmplices, acorrem munidos das suas dragas e apressam-se a fazer a colheita, que é às vezes abundante, sobretudo quando o embarque se fez durante a noite.

As maiores sampanas (Estampas 101, 102, 103, 104), dum comprimento de oito a doze metros, têm no centro um rufo inteiramente de madeira que serve de alojamento à família. À volta dele espalham-se, numa dessordem e numa porcaria indescritíveis bambus e croques, redes e dragas, sacos velhos e uma quantidade de objectos heteróclitos e mal cheirosos apanhados aqui e além das águas. À popa, as mulheres das sampanas põem a secar os seus farrapos, junto dum cesto que serve de capoeira às últimas vítimas das suas pilhagens.

A paixão da pilhagem leva os "rapadores" a actos de selvajaria inauditos; o autor destas linhas foi disso testemunha impotente aquando dum naufrágio duma sampana habitada por uma família inteira.

Aos gritos das vítimas, os salvadores benévolos, sempre numerosos nestes casos, faziam força de remos para se apropriarem dos miseráveis destroços que iam à deriva, sem nenhuma preocupação de socorrer os infelizes náufragos. Pior do que isso, uma mulher da sampana teve mesmo a barbaridade de afastar com o seu croque um pobre pequenino que lhe estendia os braços e desapareceu pouco depois enquanto tirava da água uma velha caixa, objecto da sua cobiça !

SHANGHAI. JUNCO DE ARROZ (MI BAO ZI)

Especialmente destinado ao transporte do arroz, este junco (Estampa 105), distingue-se pelo acabamento da sua construção, os cuidados tidos na manutenção do casco, e sobretudo pela ordem e limpeza que reina em geral a bordo. Frequenta o porto de Shanghai (nc 21), bem como os lagos e cursos de água do Yangzi Jiang (nc 1). Comprimento: quinze a vinte metros, pouca elevação acima da água, o tabuado do fundo sobe à proa, em toda a sua largura, com um perfil arredondado, enquanto que à popa o costado lateral se prolonga sem apoio para enquadrar o leme. No centro do convés há um rufo de madeira de forma arredondada, cuja parte de vante está a céu aberto, mas pode ser fechada com esteiras móveis. Esta forma de rufo encontra-se de novo na grande sampana de Shanghai (nc 21) (Estampa 101).

Uma braçola suplementar por cima da amurada protege o convés de ré onde manobra a tripulação de quatro a cinco homens. Um mastro leve fica a vante do rufo, com uma vela rectangular ou de espicha. O carregamento de arroz fica no porão de vante ou debaixo do rufo.

SHANGHAI - JUNCOS DE CARGA

Este tipo de junco (Estampa 106) é usado na carga e descarga dos navios de comércio, ou no transporte de materiais pesados nos distritos circunvizinhos. É uma espécie de barcaça, de formas maciças com os extremos quadrados, que está afectada à navegação nos lagos e nos cursos de água nos arredores de Shanghai (nc 21), Suzhou Fu (nc 54), Hangzhou (nc 63) e Ningbo (nc 62). Existem vários tipos de várias dimensões, de quinze a vinte e cinco metros de comprimento. O convés é horizontal, bem desempachado a todo o comprimento e sem tosado. É envolvido por uma borda de tempo de um pé de altura, em volta da qual sobressai uma cinta, servindo de passadiço aos homens quando empurram o junco com as varas.

O casco é consolidado, nos bordos, por dois ou três grandes pranchões saídos. A parte de vante e de ré (Estampas 107, 108, 109) tem uma forma bem característica dos barcos de Ningbo (nc 62), donde este tipo é oriundo. O leme pode ser içado; a madre passa num orifício evidentemente preparado no painel de ré, com uma

pequena fenda que permite travar a porta, quando o leme é içado acima da posição normal. A madre é então imobilizada com um calço de madeira. Estes juncos eram destinados a passar debaixo das pontes pelo que têm um mastro móvel, às vezes mesmo um segundo mais pequeno, com vela de espicha. O mastro grande iça ou arria por meio dum pau de carga, que também abate para ré. A vela é em pano de algodão, do tipo de pendão, reforçada por imensas varas intermédias.

Nos grandes juncos a tripulação compreende uma dúzia de homens que acciona dois fortes lemes de gingar, um apoiado no painel de popa, o outro num suporte que sai duma cinta, a estibordo a ré. Nos fundos pequenos a propulsão é feita com as varas que os homens enfiam no fundo e empurram, deslocando-se para ré do barco.

Os aparelhos de manobra, cabrestante, cabeços e âncoras são a maior parte das vezes de modelo europeu. As âncoras de ferro são todas com cepo de madeira, com grande comprimento, e colocado no cruzamento das patas e da haste, segundo o método chinês. Pode fundear por meio duma estaca que os homens enterram verticalmente no fundo do rio, depois de ter passado numa abertura no painel de vante (Estampa 107).

A carga vai no convés e no porão, que é fechado por painéis móveis. Se for de grandes dimensões, dispõe-se em dois juncos amarrados um ao outro.

A tripulação tem a ré um rufo de madeira, ou um simples abrigo formado por esteiras. O casco é pintado de preto ou passado a óleo de Tong You (nc 16), com o olho pintado de cada bordo à proa, bem como um signo distintivo consistindo num triângulo colorido de várias formas.

Alguns destes juncos de carga têm o casco pintado de vermelho vivo a vante e a ré; os costados são por vezes ornamentados com desenhos simbólicos representando um dos "oito objectos preciosos"(1). Este último tipo pertence ao porto de Ningbo (nc 62).

O junco da Estampa 110 pertence a esta mesma categoria de barcaças, mas é diferente em alguns pontos: as linhas da proa são elevadas e esguias (Estampa 111) e juntam-se de um e doutro bordo, numa espécie de roda de proa constituída por três peças de madeira que prolongam o tabuado do fundo. A popa é igualmente mais esguia e o painel é triangular.

A mastreação compreende geralmente dois mastros: o grande, que pode ser içado ou rebatido para vante por um pau de carga, o pequeno a vante, é manobrado à mão. As velas são do tipo ordinário ou então de pendão. Este junco de carga presta-se melhor do que o anterior para a navegação costeira, por força das suas formas esguias e pela maior superfície de velame que lhe permite evoluir com facilidade. Por outro lado, o junco da Estampa 112, com a proa maciça, da mesma forma que o junco de carga (Estampa 106) deve limitar o seu campo de acção, como este último, à navegação nos lagos e nos rios.

Ainda que pertença à mesma categoria dos juncos de carga, o junco da Estampa 113, difere em vários pontos dos barcos anteriores. É um tipo muito comum em Shanghai (nc 21) e no Baixo Yangzi Jiang. Com dezoito metros de comprimento de construção cuidada, o casco envernizado, o convés protegido por altas bordas de tempo que se reunem num quebra-mar na parte de vante. A ré do mastro grande, ergue-se um rufo, coberto por esteiras móveis, enceradas e impermeabilizadas. O homem do leme fica num abrigo, igualmente móvel, formado com esteiras seguras por quatro montantes.

1) Ver Cap. III ornamentos dos juncos.

O velame consiste em duas velas rectangulares, reforçadas por numerosas vergas intermédias; a vela grande não tem menos de 23. Esta última tem uma escota na extremidade da plataforma perfurada que prolonga as duas falcas desapoiadas da popa.

O junco de carga (Estampa 114) apresenta numerosas variedades em Shanghai, onde serve normalmente para o transbordo de mercadorias dos navios de comércio. O casco é robusto, bem construído e conservado com óleo de Tong You (nc 16) ou com verniz. O convés é em geral livre, sem rufo nem abrigos, sem tosado, envolvido por uma larga borda de tempo que abrange todo o comprimento dos painéis dos porões, assim como transversalmente, a vante, em forma de quebra-mar. O tabuado superior prolonga-se dos dois bordos até à popa onde fica desapoiado, mas as barras transversais servem de ponto de apoio ao leme de gingar e às bolinas da vela. Um pequeno guincho colocado na prumada do leme permite içá-lo ou arriá-lo.

Um mastro alto e sólido ergue-se a meio do convés, com uma vela rectangular com um grande número de varas transversais. Um mastro suplementar, de pequenas dimensões, é às vezes instalado no convés a vante. Estes mastros são móveis para permitir a passagem debaixo das pontes.

A maior parte dos juncos que fazem comércio com Suzhou Fu (nc 54) são equipados com velas de espicha, envergadas em mastros de bambu de grande diâmetro.

JUNCO DE CARGA. BAIXO YANGZI JIANG

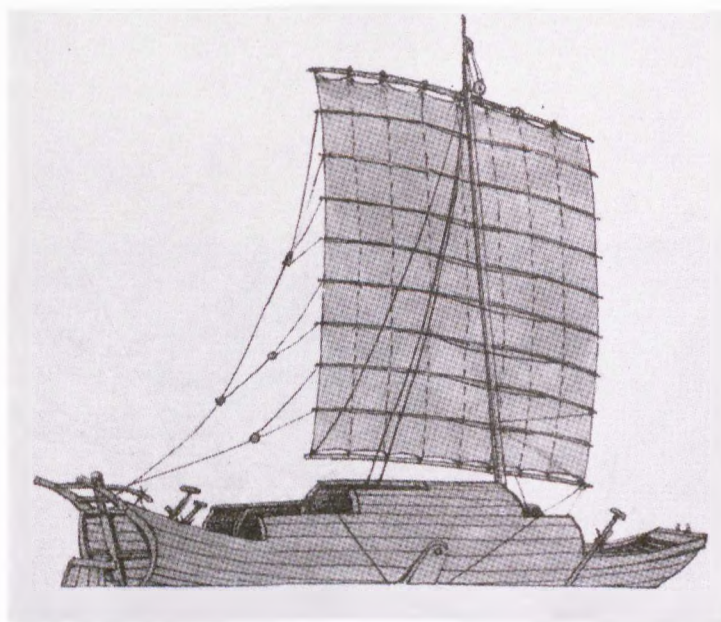
Este junco, representado na Estampa 115, merece uma menção especial, dada a finura das suas linhas de água que raramente se vê nos juncos de rio.

Graças ao requinte das suas formas e à curvatura do tabuado do fundo, possui excelentes qualidades evolutivas e é muito rápido. A proa e a popa são muito elevadas em relação ao tabuado de fundo que atinge e ultrapassa a linha de água sob um ângulo muito agudo, de maneira que na sua marcha o junco parece deslocar-se não como de ordinário, cortando as águas, mas por movimento deslizante à superfície. O comprimento varia de quinze a vinte metros. O convés é desimpedido em toda a sua extensão e envolvido por uma borda de tempo de dois pés de altura, por cima da qual fica uma forte cinta que segue a curva muito acentuada das partes de vante e de ré. Dois mastros com velas de algodão; a vela grande é de duas partes reforçadas com numerosas varas intermédias, a de vante é de pequenas dimensões, e o mastro inclina-se fortemente para a proa. Um par de turcos colocados a ré permitem içar uma sampana; é um dispositivo muito pouco comum nos juncos de rio. A Estampa 116 mostra o arranjo desta parte de ré.

Os juncos das estampas 117 e 118 têm muitas analogias com o junco anterior. Estão muito generalizados em Shanghai (nc 21) e no estuário do Yangzi Jiang (nc 1), onde são usados para o transporte de mercadorias e passageiros. De construção sólida e cuidada, este tipo de junco possui formas esguias com um forte tosado, um rufo central. A ré do qual se ergue um grande mastro com vela rectangular de tecido de algodão. É uma boa embarcação para o mar, evoluindo com facilidade e bastante competitivo em velocidade.

JUNCOS DE CHONGMING (nc 64)

Os juncos das Estampas 119 e 120 frequentam em grande número o porto de Shanghai (nc 21), para onde transportam fardos de algodão da ilha Chongming (nc 64). As dimensões variam de dez a vinte, ou vinte e cinco metros de comprimento, e a boca de dois metros e cinquenta a cinco metros.

Construídos em madeira de pinho leve, as suas formas e as suas características apresentam muitas analogias com os juncos de cinco mastros de Bei Zhili (nc 65), conhecidos pelo nome de Sha Chuan (nc 66) que são como estes construídos em Shanghai (nc 21) e nas vizinhanças. O convés é bem desimpedido e protegido por uma simples borda de tempo de dois pés de altura, desde vante até ré, onde se ergue um rufo, por cima do qual fica o homem do leme.

Estampa 101 Grande sampana de Shanghai

Estampa 102 Sampana de Shanghai

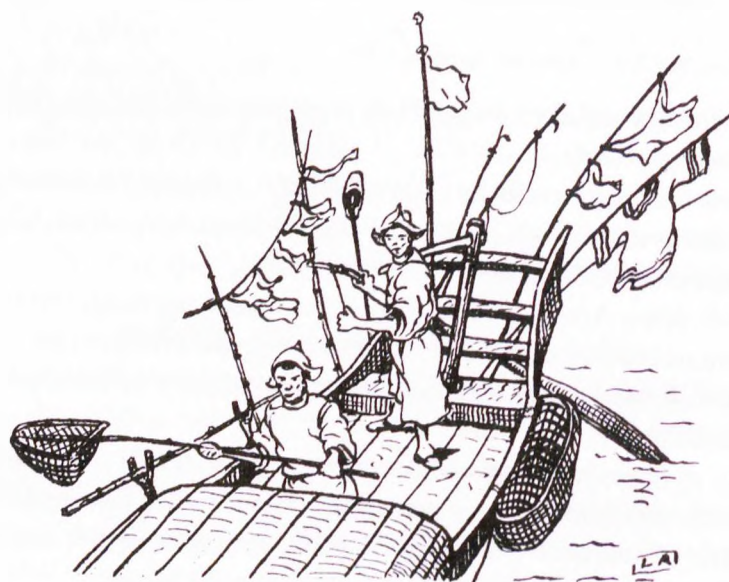
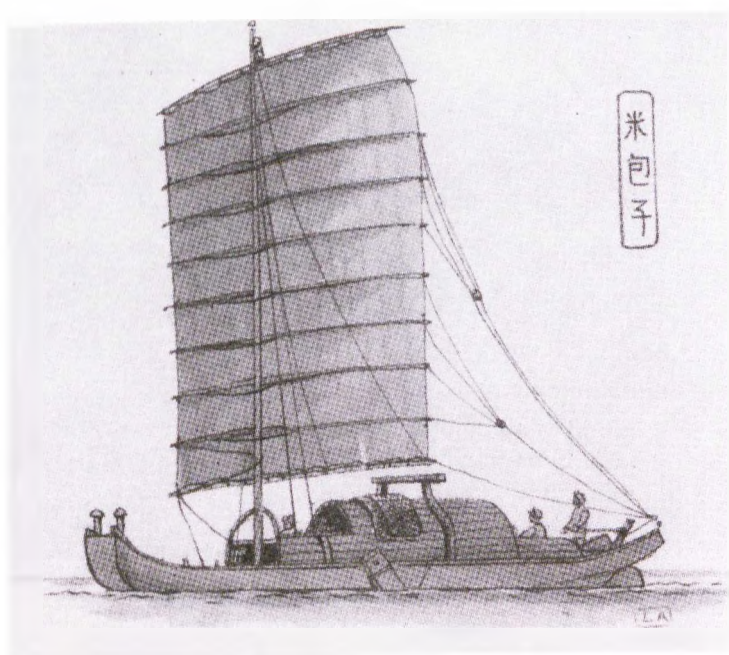
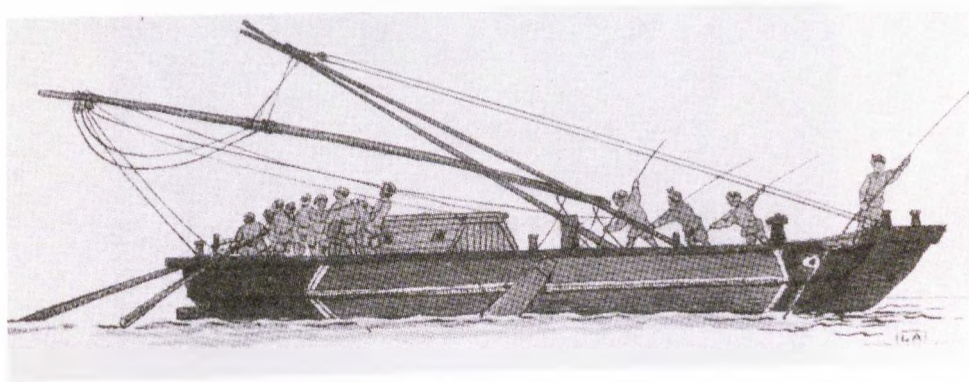
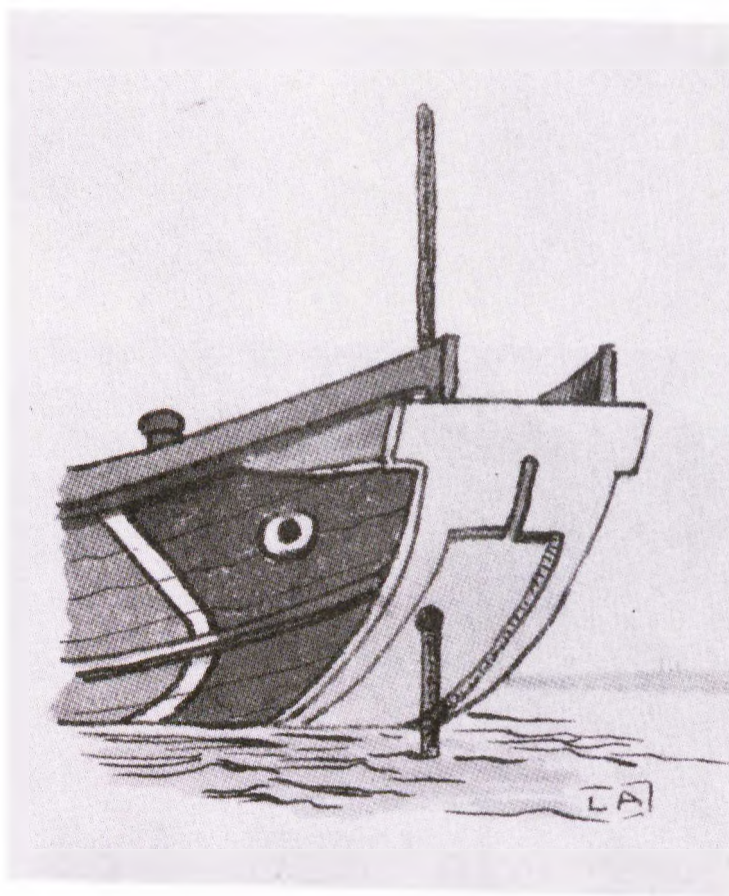
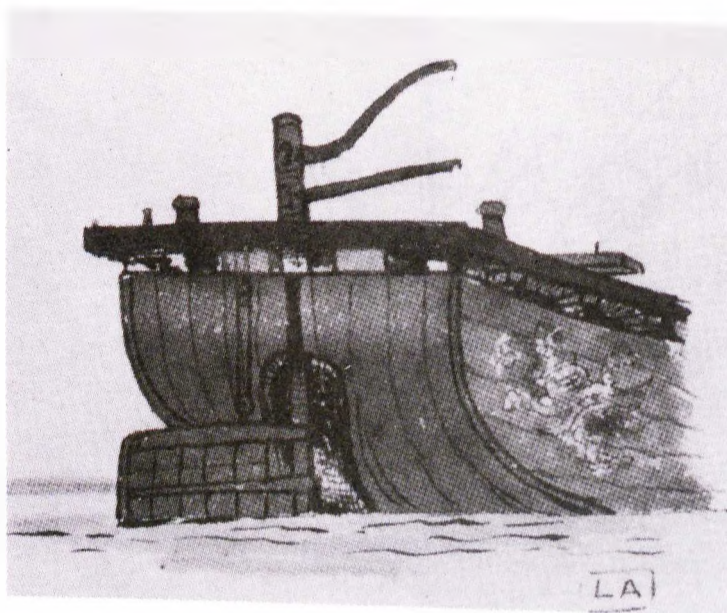
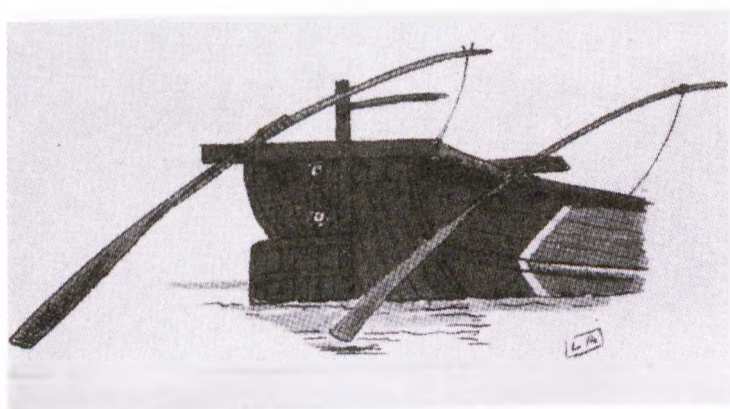
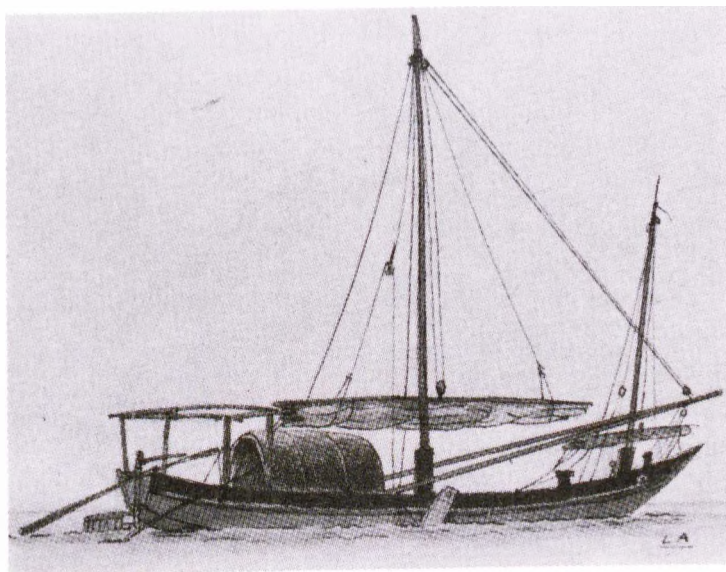
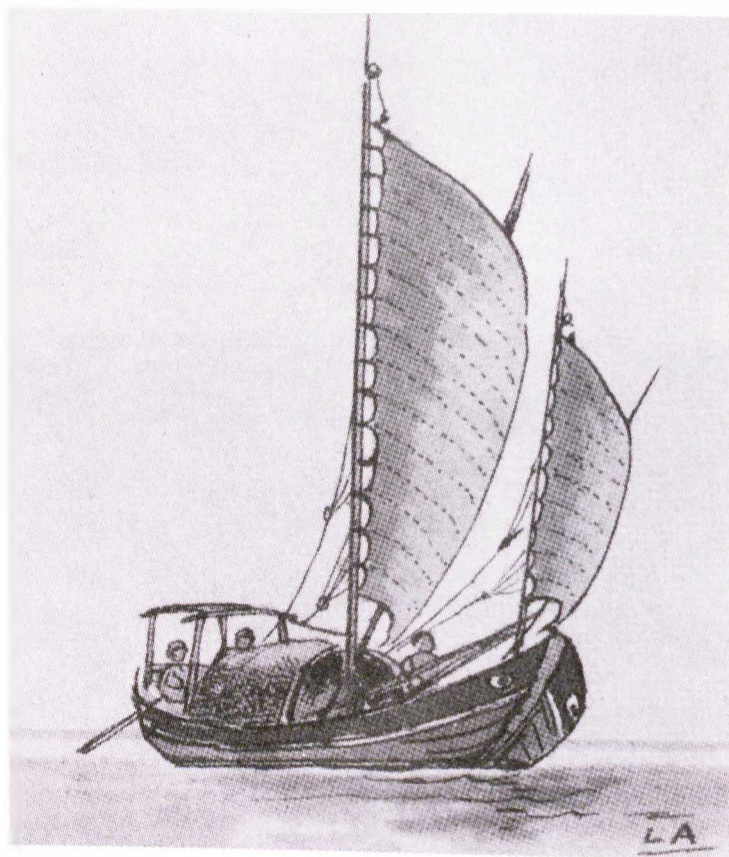
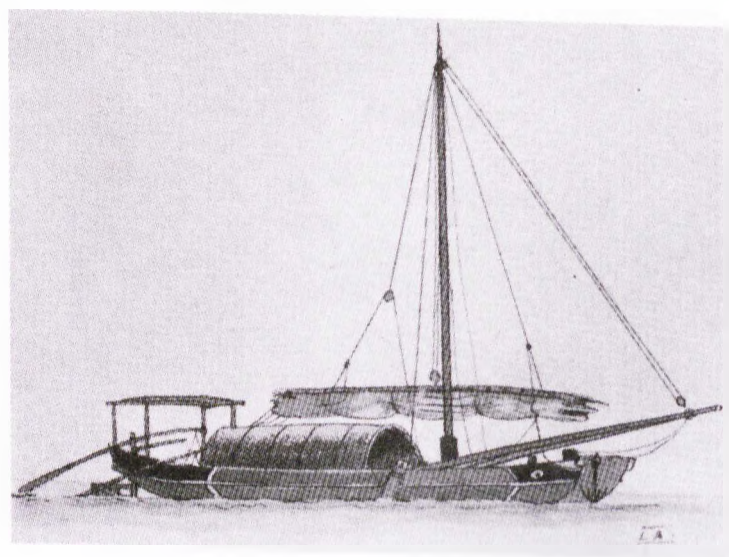
Uma plataforma triangular vai além do painel da popa para facilitar ao pessoal a manobra da vela, bem como a fixação do seu ponto de escota.

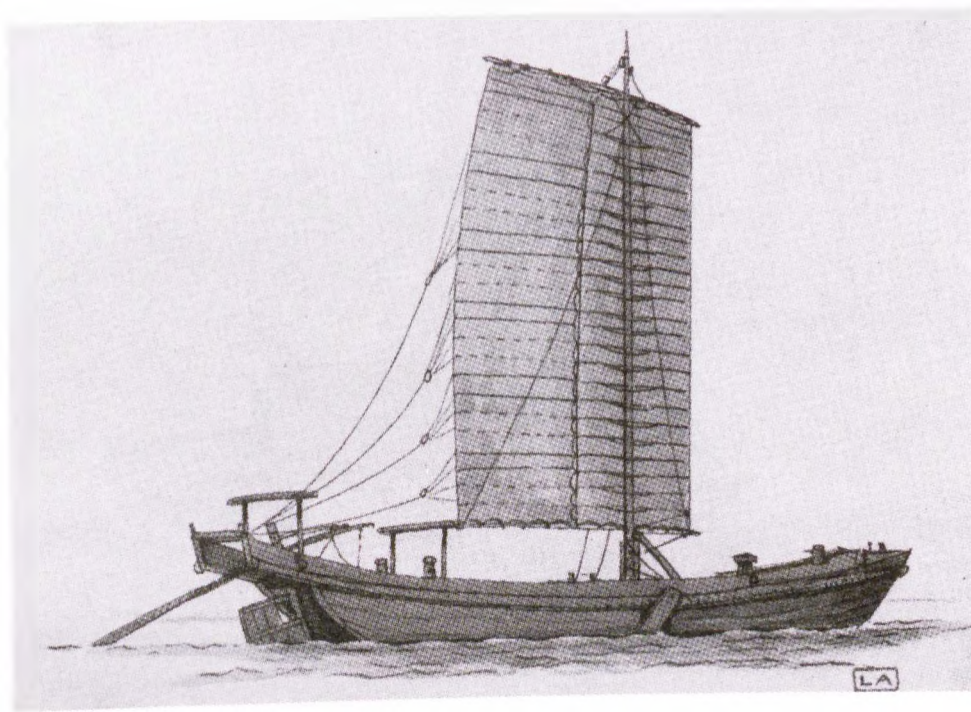
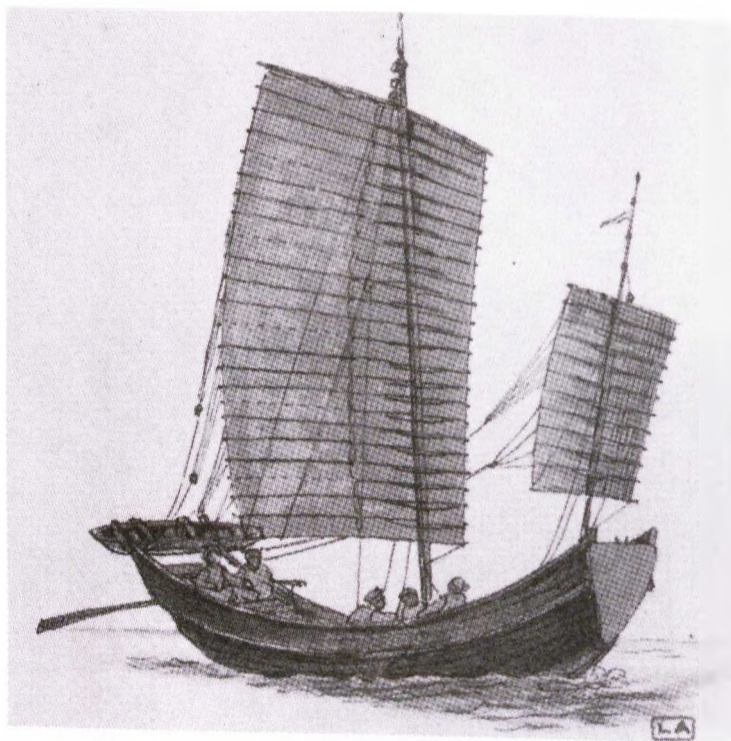
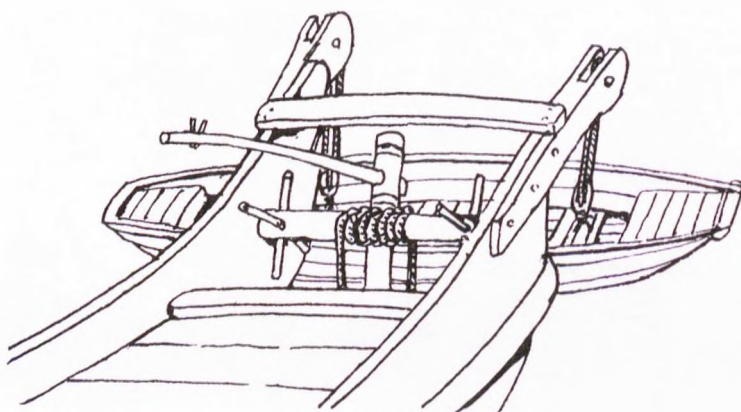
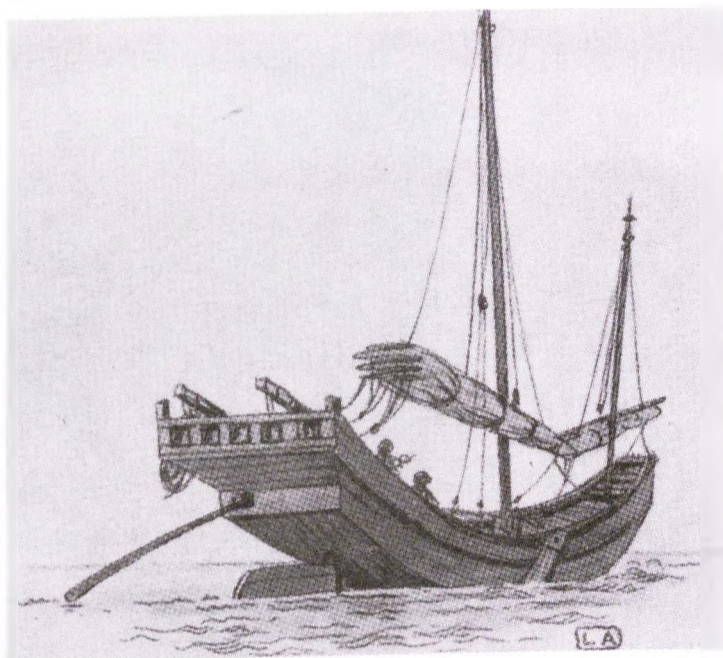
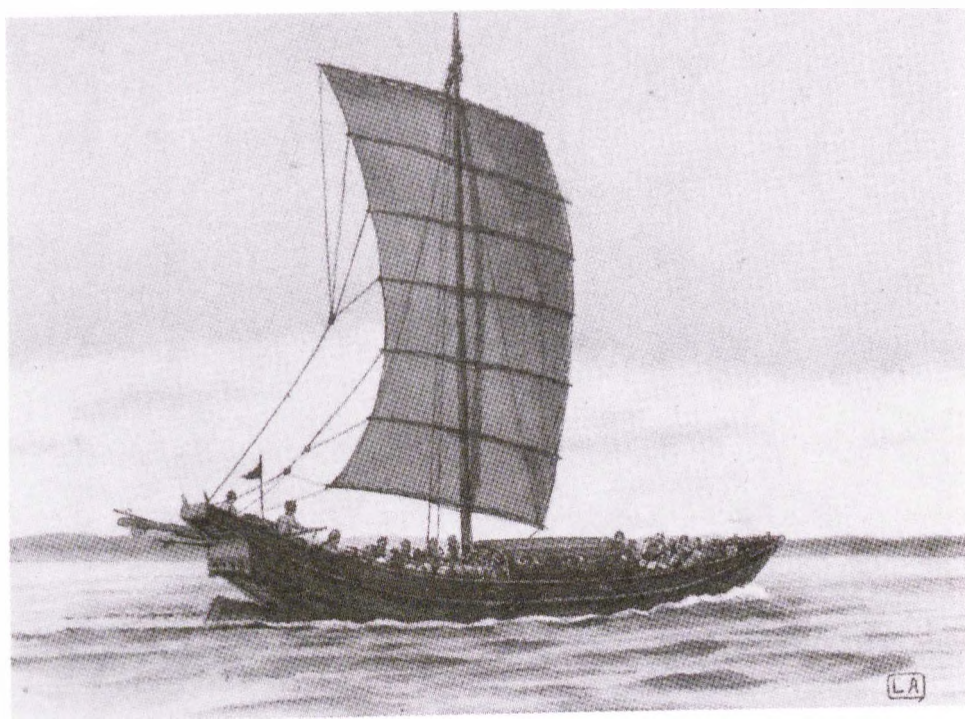
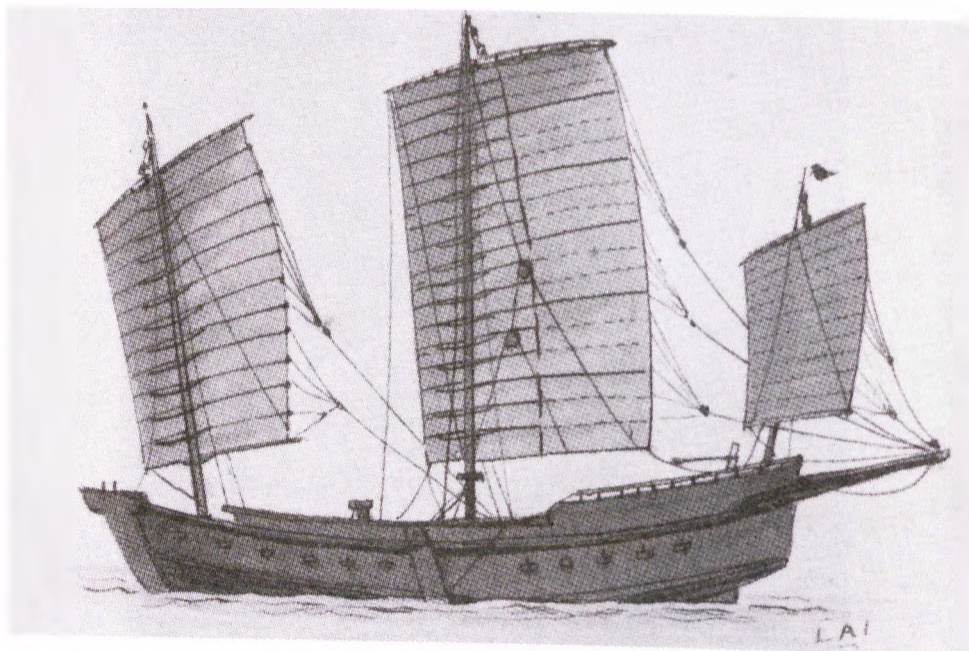
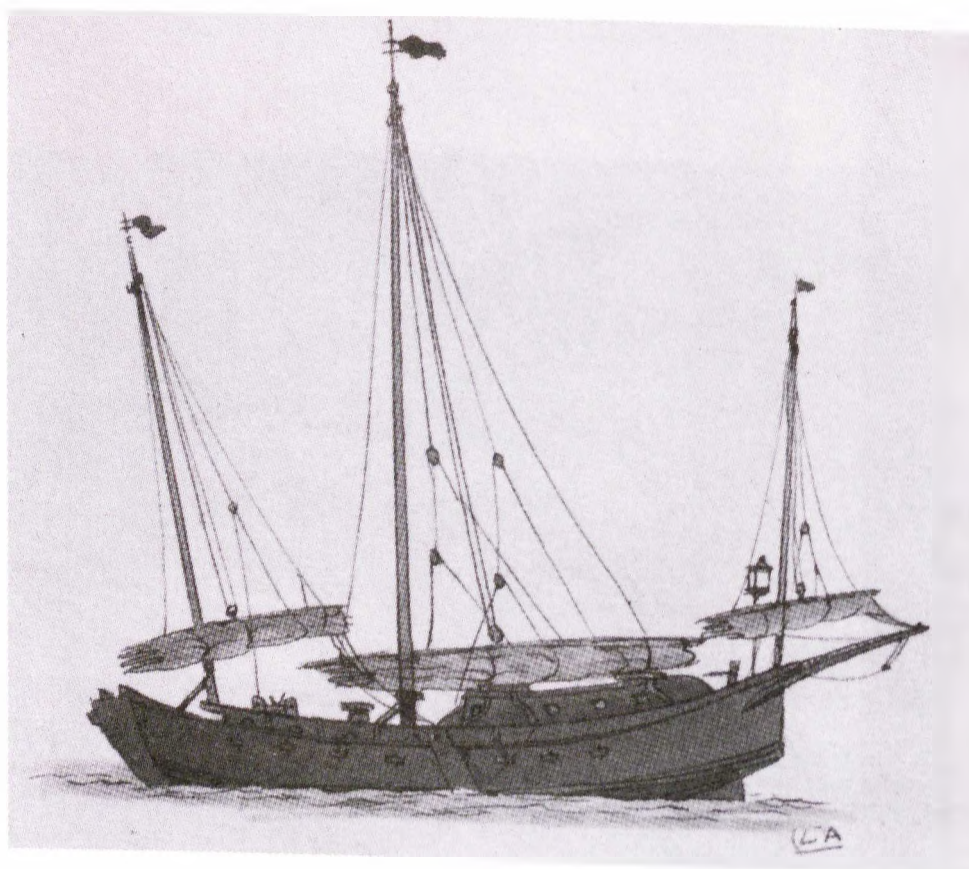
Têm dois ou três mastros; o do centro, de grande diâmetro, é formado por duas peças gémeas e cercadas de ferro. É muito alto de forma a que a vela possa receber o vento das margens do rio. As velas são de algodão e reforçadas por um grande número de varas.

O casco é pintado de preto. Adelgaça fortemente e é reforçado por cintas formadas de meios troncos de árvores. Os barrotes, sobre os quais assenta o tabuado do convés, saem fora do casco.

Estes juncos têm dois lemes laterais, duas âncoras de ferro de tipo europeu, ou então fateixas de quatro patas com o cepo também de ferro.

Com tempo grosso, os lemes laterais não são suficientes para atenuar o abatimento, que é considerável nestes barcos de fundo chato, sem quilha e com pouco calado. Como os Sha Chuan (nc 66) também estes juncos usam, neste caso, uma âncora flutuante em verga, em forma de cesto, de três metros de lado e cinquenta centímetros de profundidade, ligada ao navio por uma forte amarra de bambu.

Estampa 103 Sampana de " rapadores "

Estampa 104 Sampana de " rapadores "

Estampa 105 Junco para transporte de arroz (Mi Bao Zi)

Estampa 106 Shanghai - Junco de carga

Estampa 107   Shanghai - Junco de carga - Parte de vante

Estampa 108   Shanghai - Junco de carga - Parte de ré

Estampa 109 Shanghai - Junco de carga - Parte de ré

Estampa 110 Shanghai - Junco de carga

Estampa 111   Shanghai - Junco de carga

Estampa 112   Shanghai - Junco de carga

Estampa 113 Shanghai - Junco de carga

Estampa 114 Shanghai - Junco de carga

Estampa 115 Junco de carga

Estampa 116 Popa do junco da Estampa 107

Estampa 117   Shanghai - Junco de carga

Estampa 118   Shanghai - Junco de carga e de passageiros

Estampa 119 Junco de mar da ilha Chongming

Estampa 120 Junco de mar da ilha Chongming

NOTAS CHINESAS

1 揚子江
2 漢口
3 漢
4 川河船
5 洞庭
6 南船
7 湖北
8 划船
9 鄱陽
10 羅灘
11 槽子
12 紅船
13 九江
14 儀徵
15 鎮江
16 桐油
17 南京
18 老板
19 蕪湖
20 掃
21 上海
22 山東
23 瓜簍
24 贛船
25 贛江
26 南昌
27 江西
28 廣東
29 長沙
30 湖南
31 湘江
32 揚州
33 Não identificado
34 陝西
35 西江
36 沙市
37 魚行之船
38 太湖
39 跳白魚船
40 汕頭
41 釐金
42 寶慶府
43 沅江
44 毛板船
45 松木
46 嘉陵河
47 重慶
48 信划子
49 宜昌
50 鴨子船
51 木牌
52 砲船
53 四川
54 蘇州府
55 公司船
56 麻陽子
57 岳州
58 北河
59 腳搭船
60 里
61 小三板搭客
62 寧波
63 杭州
64 崇明
65 北直隸
66 沙船
67 湘潭
68 桂江
69 浮河
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88

VII

COSTAS NORTE DA CHINA

COSTAS NORTE DA CHINA

Os juncos que navegam nas costas norte da China, os do golfo de Bei Zhili (nc 3) em particular, são de puro estilo chinês primitivo.

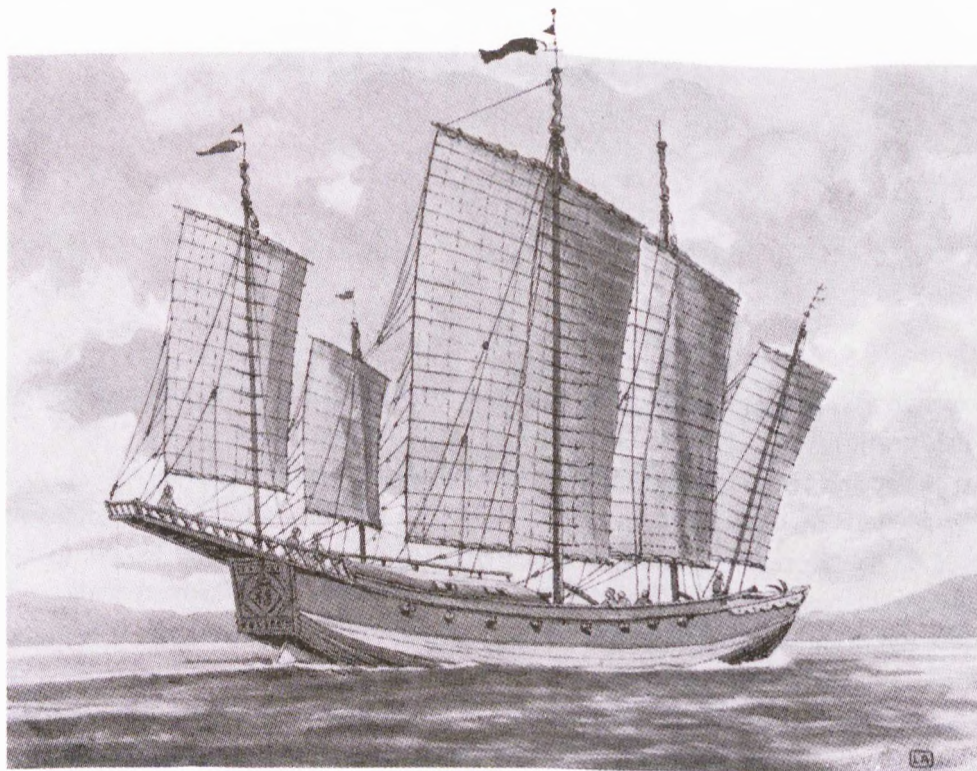
Este tipo de construção, tal como assinalámos no Tomo II, a respeito da construção do junco, foi em certa medida influenciado pelos Éditos Imperiais de dinastias muito antigas que interditavam o uso de navios de alto mar susceptíveis de manter relações com países estrangeiros. Com o correr do tempo, quando estes Éditos caíram em desuso, os chineses, sempre fiéis às suas tradições ancestrais, continuaram ainda assim a construir os navios de rio com formas maciças de barcaça, que utilizam para as relações externas. Esta prática perpetuou-se até aos nossos dias, nomeadamente nas regiões do Norte pouco acessíveis à navegação e onde os construtores, entregues aos métodos rotineiros, não puderam, como nas províncias meridionais, inspirar-se nos modelos dos navios de alto mar que de há séculos a esta parte frequentam os seus portos. As raras influências que aqueles sofreram, tiveram como efeito, no entanto, dar a estes juncos de modelo arcaico as linhas finas e a silhueta esbelta dos veleiros ocidentais, conservando ao mesmo tempo o carácter original da construção chinesa. Como veremos mais adiante, os juncos de Zhejiang (nc 1) e de Fujian (nc 2) em particular, oferecem os mais curiosos exemplos desta evolução.

SHA CHUAN

Os juncos do golfo de Bei Zhili, se bem que apresentem numerosas variedades, têm características comuns que os distinguem nitidamente dos barcos que navegam noutras regiões da China.

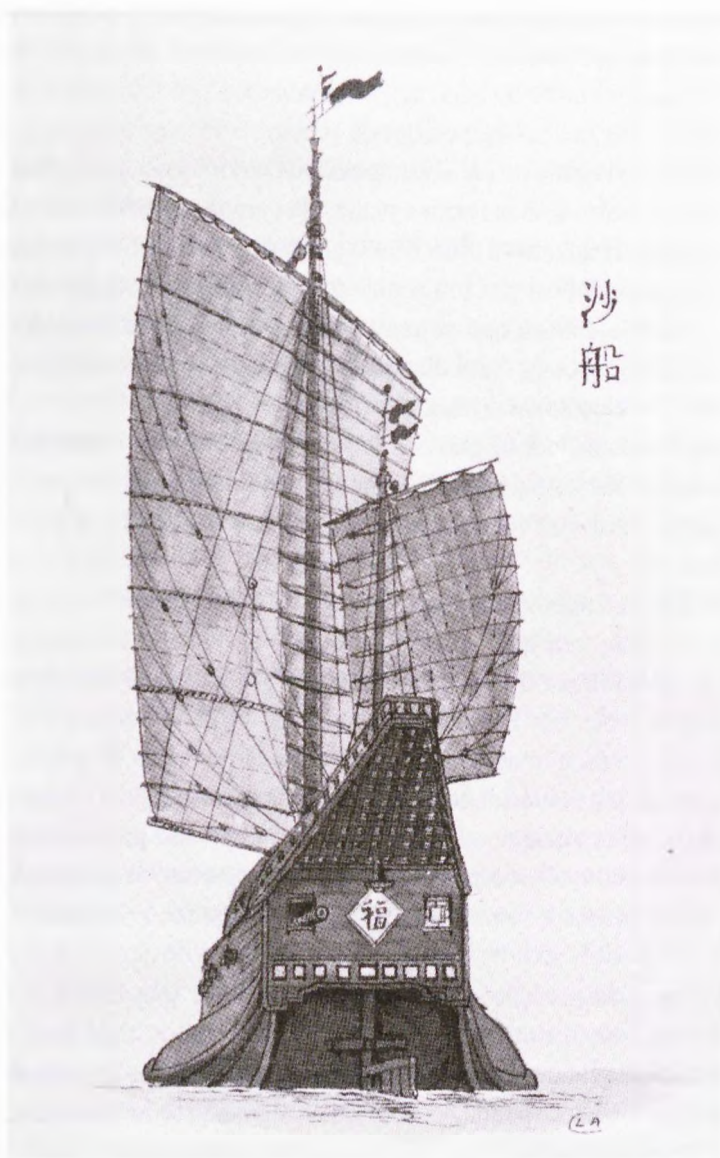
O casco é de fundo chato, com o costado direito e os extremos quadrados, formando um conjunto maciço e desprovido de elegância. Entre estes juncos há um, no entanto, que é uma excepção à regra.

É o Sha Chuan ou ""barco-areia"" (Estampa 1), que foi buscar o nome aos inumeráveis bancos da costa Norte do Jiangsu (nc 5), que tem que transpor nas viagens para as províncias do Shandong (nc 6) e do Bei Zhili (nc 3) (1). As dimensões imponentes, a forte estrutura e a potente mastreação classificam-no, apesar do seu aspecto arcaico, entre os mais belos e mais puros espécimes da construção chinesa. Há vários modelos, sensivelmente com as mesmas características, mas de dimensões diferentes. Os maiores são oriundos de Shanghai (nc 7) e dos portos da foz do Yangzi Jiang (nc 8). Têm 40 a 50 metros de comprimento, com uma tonelagem de 200 a 350 toneladas e uma tripulação de 25 a 30 homens. Os pequenos juncos são construídos em Haizhou (nc 9), no Norte da província do Jiangsu (nc 5), donde irradiam para o Yangzi Jiang e o golfo de Bei Zhili. Têm 12 a 15 metros de comprido, com uma tonelagem e um calado bastante pequenos, para lhes permitir penetrar bastante longe no interior das terras.

1) O tenente D.W.Waters, R. N. publicou numa revista editada em Londres, "The Mariner's Mirror", dois artigos de grande interesse sobre os juncos do Norte da China. O primeiro com data do mês de Janeiro de 1938 diz respeito ao junco de Andong (nc 10), pequeno porto da província da Manchúria, na foz do Yalu (nc 11); o segundo artigo, de Janeiro de 1939, sobre o junco de Bei Zhili, que aqui é mencionado. Estas descrições, feitas com muita minúcia, trazem ao estudo da arquitectura naval chinesa uma contribuição tanto mais preciosa, quanto estes juncos representam, no mais alto grau e em todos os pormenores, a construção-tipo duma marinha muito antiga, em via de desaparecimento.

Estampa 1 Sha Chuan

O Sha Chuan representa verosimilmente o mais antigo tipo de navios de alto mar chineses. Esta opinião parece ser corroborada pela comparação que foi feita entre este junco, de forma primitiva, e os navios representados, por um lado num baixo relevo do século IX do velho templo de Borobodur, em Java, e por outro lado, nos desenhos revelados na gruta de Ajanta, na Índia (1). Apesar das suas grandes dimensões e do seu potente velame, o Sha Chuan de grande modelo parece pouco próprio para afrontar o alto mar. No entanto, no fim do século passado, frequentava os mares do Sul até ao estreito de Malaca, aproveitando a mudança da monção para navegar de vento em popa tanto à ida como na volta. No momento actual, as suas transacções são só entre o Yangzi Jiang e o golfo de Bei Zhili.

O casco é solidamente construído, com fundo chato, sem quilha, o que obriga como correctivo do abatimento, ao uso de lemes laterais. É caracterizado por um muito acentuado adelgaçamento de forma arredondada, sublinhado por duas ou três cintas em relevo que asseguram uma grande rigidez longitudinal (estampa 2). O perfil dado ao casco e que contribui em grande parte para a solidez do conjunto, encontra-se na maior parte dos juncos do interior, o que permite atribuir aos construtores chineses a iniciativa desta engenhosa realização. Mas a característica mais impressionante desta construção é a forma em dorso de baleia dada ao tabuado superior que reúne os dois costados laterais e completa assim a ligação da ossada. O tabuado é aberto em vários pontos para dar acesso ao porão que é compartimentado com numerosas anteparas estanques. Em volta destes painéis do porão erguem-se fortes braçolas sobre as quais assentam os vaus ou barrotes, que aguentam o tabuado do convés. Daqui se conclui que o convés é sobreposto ao dorso de baleia até à borda falsa, sem ligação directa com o casco, pelo que pouco contribui para a rigidez da ossada.

1). "The Mariner's Mirror," Janeiro de 1939, pg.62 Chinese Junks", por Y. A. Donelly, pag. 29.

Estampa 2 Sha Chuan navegando à vela

Os vaus saem para fora da borda falsa e são fixados por meio de cavilhas de madeira muito à vista. O convés tem um ligeiro tosado e está a descoberto numa grande parte do comprimento. Por ante a ré do mastro grande há um rufo destinado ao alojamento da tripulação.

Uma das particularidades deste tipo de junco consiste na disposição da mastreação, que compreende cinco mastros, três dos quais móveis. No centro do convés fica o mastro grande muito ligeiramente inclinado para ré e formado de 2 ou três peças gémeas de grande diâmetro ligadas por anéis de ferro. Depois há um segundo grande mastro, um pouco menos alto que o anterior, mas igualmente reforçado por ferragens e de grande diâmetro, que fica colocado a meia distância entre este e o mastro de vante. A carlinga destes dois mastros fica no porão. O mastro de vante é de fraco diâmetro, pouco alto e inclinado para vante como o anterior. A carlinga fica no convés contra o costado de bombordo ou mesmo no exterior. O quarto mastro, o mais pequeno de todos, fica instalado não longe da popa, de fora e contra o costado de bombordo e é inclinado para vante. O quinto mastro ergue-se verticalmente na prumada do cadaste, numa carlinga exterior colocada um pouco a bombordo do eixo do convés. Esta disposição dos mastros, ao centro e a um bordo com a possibilidade

destes últimos serem suprimidos, continua a ser enigmática para nós; é a resposta a objectivos sobre os quais nos faltam dados. O marinheiro que manobra o junco ignora também as razões deste dispositivo do qual certamente tira vantagens. Somos portanto levados a pôr hipóteses e a primeira que nos vem ao espírito, conduz--nos às épocas muito distantes em que os Imperadores, preocupados em evitar o contacto marítimo com o estrangeiro, promulgaram Éditos fixando as características dos navios costeiros a fim de os tornar impróprios para a navegação no alto mar. É assim que as formas planas da carena com extremidades quadradas dos navios de rio foram impostas e os mastros reduzidos a dois. Mas o gosto do lucro e a necessidade de expansão comercial, incitaram os chineses a infringir os Éditos por um processo bem simples: usar mastros móveis suplementares, embarcados como mastros sobressalentes, que se colocavam depois da partida e que se suprimiam antes da volta ao porto, de maneira que os juncos podiam dispor de um grande número de velas para empreender longas travessias para o Golfo Pérsico e a costa de África.

No entanto, as formas chatas da carena não deixam de apresentar sérios obstáculos para a navegação em alto mar, por provocarem abatimento. Assim, para remediar este inconveniente, os juncos cingiam-se, como ainda o fazem hoje, a navegar sempre com vento de popa, utilizando tanto à ida como à volta os ventos periódicos das monções.

A instalação dos dois mastros móveis ao longo da borda contra o costado e do último mastro a ré, tem por fim desempachar o convés de manobra que sem isso estaria atravancado com cinco mastros, enquanto que assim só aí ficam dois. O de vante deixa livre a parte do convés destinada à manobra das âncoras; o segundo, colocado pelo través da cana do leme, não estorva em nada o movimento desta; quanto ao terceiro mastro, que se ergue no extremo de ré do convés, a manobra da vela opera-se por cima da galeria exterior do convés. Em suma, o Sha Chuan apresenta esta particularidade única entre os juncos: dispor de cinco mastros e, não obstante, de um convés tão livre como o de um brigue, além de poder ter ainda um grande número de velas.

Estes mastros não têm aparelho fixo, estais ou ovéns. Os dois mastros principais têm no tope um mastro ligeiro de três a quatro metros de altura destinado a envergar uma pequena vela redonda como se fosse uma vela de gávea. Cunhos em bisel são fixados ao longo deste mastro e servem de degraus para chegar ao tope. Não nos alargaremos mais a descrever a mastreação e os outros dispositivos que já foram objecto duma descrição pormenorizada, com um esboço, no Tomo II. No capítulo relativo aos mastros e na Estampa 43, encontra-se uma instalação tipo de um mastro grande, a dos mastros móveis, acessórios de manobra, etc, etc.

As velas principais são tipo velas de pendão em tecido de algodão curtido com casca de carvalho, reforçadas por um grande número de vergas intermédias. Na vela grande existem vinte e cinco a trinta. Substituíram desde há cerca de meio século as pesadas velas em esteira, difíceis de manobrar e cujo rápido desgaste obrigava a substituí-las ao fim de um ano de uso.

Estas velas modernas são, no entanto, muito pesadas e é necessário fazê-las assentar pelas vergas inferiores em cavaletes colocados atravessados no convés, com vista a aliviar o esforço sobre as adriças e os amantilhos (Ver Tomo II, Estampa 43, figuras 1 e 2). O corte das velas difere pouco do dos juncos de rio cujas tralhas são sensivelmente paralelas sem curva aparente no topo da vela. Esta curva, que se encontra raramente nas velas dos juncos do Norte, acentua-se à medida que se desce para o Sul, onde atinge o seu máximo nas costas de Guangdong (nc 12).

Com vento bonançoso e de popa, o Sha Chuan (nc 4) iça as velas suplementares em forma de velas de cutelo, de estai ou de gávea. Estas velas são envergadas nos mastros grandes e por cima das velas principais. A descrição destas velas é dada no capítulo "Velas," , com o seu aparelho e os acessórios de manobra (Estampa 47, figura 1). Há uma questão de menor importância, que ainda não foi examinada: a colocação dos dois mastros móveis. Podemos perguntar-nos se a escolha de bombordo responde melhor que estibordo a uma necessidade de navegação, ou se esta escolha não tem propósito. Sabemos que todos os juncos aproveitaram os ventos favoráveis da monção para fazerem as grandes travessias, nomeadamente entre Shanghai (nc 7) e o

Golfo de Bei Zhili e vice-versa. São obrigados, por causa das formas chatas da carena e também para diminuir o abatimento, a navegar com vento de popa ou a um largo. De Março a Agosto, sobem com a monção de Sudoeste e voltam com a monção de Nordeste de Setembro a Fevereiro. Numa das duas orientações de pano que podem adoptar, a de bombordo apresenta sérios inconvenientes. No último caso, com efeito, as velas dos dois mastros móveis ficam atravessadas em relação ao convés, a bombordo, enquanto as dos dois grandes mastros bloqueiam o lado de estibordo.

A conclusão a tirar desta alternativa é que os juncos se devem cingir a navegar com amuras a estibordo tanto à ida como na volta, ou seja, se esta amura for desfavorável podem desembaraçar-se das velas que são inconvenientes, em especial a do quarto mastro que entravaria a manobra do homem do leme.

Não entraremos em pormenores quanto à instalação do leme que já constam do Tomo II. Este leme é de tipo ordinário, com porta de grandes dimensões, consolidada por numerosas ferragens (Ver Tomo II, Estampa 38, figura 2). A altura da porta é de cerca de três metros, a largura de quase dois metros, a espessura de 0,15 metros. A madre tem 0, 30 metros de diâmetro e o seu comprimento total até à base da porta não atinge menos de sete metros. Estas dimensões mostram a potência que se pode esperar deste aparelho, cujo papel neste navio de fundo chato, é dos mais importantes. Pode, independentemente do seu uso normal, ser susceptível de ir abaixo do tabuado do fundo para aumentar o poder evolutivo e também para atenuar o abatimento, graças à grande superfície da porta.

É ainda com o fim de combater o abatimento e de diminuir o perigo de mar grosso, que o Sha Chuan usa uma âncora flutuante, formada por uma espécie de cesto quadrangular de vime com a dimensão de três a quatro metros, com um pé de galinha de quatro ramos fixados aos ângulos do flutuador (Ver Tomo II, Estampa 53, figura 4). Utiliza ainda, com bom tempo, o leme lateral (Ver figura 8), uso que é excepcional nos barcos de mar.

O junco fundeia com fateixas de ferro de quatro patas com amarras de bambu entrançado. A espia passa no anete, corre ao longo da haste e, depois, envolve sucessivamente cada um dos braços e acaba por ser amarrada a um deles (Ver figura 8). A espia é amarrada ao anete solidamente e à haste em todo o comprimento. O Sha Chuan (nc 4) não tem turco do ferro; as fateixas de ferro que servem mais frequentemente em lugar das âncoras, assentam no convés avante ao lado das espias. Estas são largadas à mão durante a operação de fundear, passando sob volta por cunhos de madeira com roldana fixos por cima da travessa do painel de vante. O suspender é geralmente feito por uma ou duas sampanas especiais munidas de guinchos. Estas sampanas vão no convés durante a travessia. A espia é depois virada por um guincho ou um cabrestante de tipo ocidental (Ver Tomo II, Estampa 54, figura 4). A meio convés e na sua parte de vante há vários aparelhos para a manobra das velas que atingem um peso considerável, guinchos ou cabrestantes desmontáveis, instalados no convés perto dos mastros principais, um ou dois cabrestantes junto do mastro grande, cabeços, moitões, andorinhos e outros acessórios, cuja descrição foi dada no Tomo II.

Os juncos de grandes dimensões tem o casco dividido numa vintena de compartimentos estanques, de que dois terços formam o porão das mercadorias. Os restantes que se seguem para ré, assim como o rufo que fica por cima, são destinados à tripulação. Compreendem camarotes com beliches sobrepostos, uma cozinha, paióis de mantimentos e de material. Uma pequena câmara convenientemente mantida e decorada com motivos esculpidos em madeira dourada é consagrada a *Guan Tin*, a divindade protectora dos marinheiros, diante da qual se queimam em permanência pauzinhos de incenso.

O patrão (nc 13) do junco, ocupa a parte de vante do rufo que comunica com o convés por uma porta formada por painéis móveis em que foram abertas janelas. Duas caixas para água ficam a um lado e outro dessa porta. Para ré desse alojamento abre-se na cobertura uma escotilha mediana a céu aberto que vai até ao poço do leme; é aí que fica o piloto, de pé num banco de onde manobra a comprida cana do leme, colocada tanto acima como abaixo da cobertura, conforme o leme está na posição normal ou arriado. No fundeadouro esta escotilha fica tapada por painéis móveis.

A estrutura da parte de ré do Sha Chuan (nc 4) é representada nas estampas 2 e 3, esta última mostrando várias formas de proa e de popa deste tipo de junco. Vê-se que as extremidades do tabuado do casco abaixo das cintas se prolongam em forma de abóbada para além do tabuado de fundo, sobre o qual se apoia a madre do leme. Esta disposição da qual não se vê a razão de ser, a menos que se destine a pôr a porta do leme ao abrigo dos choques do mar, encontra-se em vários juncos do Baixo Yangzi Jiang (nc 8), (Ver Tomo VI, Estampa 6), o que não justificaria esta hipótese. Estas duas asas saindo fora do casco são consolidadas por escoras que se apoiam a 45° sobre o tabuado do fundo. Por cima da abóbada, a ossada termina por um painel rectangular onde foram feitas uma ou duas aberturas numa das quais aparece o cano dum velho canhão destinado a manter em respeito os piratas e os larápios que infestam a costa.

Este painel tem escrito, em grandes caracteres pretos, num rectângulo pintado de branco, votos de felicidade ou de prosperidade. Mas a parte característica do casco do Sha Chuan (nc 4), aquela que lhe dá a silhueta pitoresca dum navio dos tempos passados é a galeria em forma de trapézio alongado colocada à saída do painel da popa. O chão é constituído por um xadrez, donde se faz a manobra da vela de ré. Uma lanterna em madeira, de forma quadrada (Ver Tomo III, Estampa 67), é colocada no rufo junto do homem do leme para assinalar

Estampa 3 Diversas formas de proa e de popa

com a sua luz a presença do junco. Em tempo calmo ou nos portos o junco utiliza, para se mover, remos leves dispostos no convés central.

O casco não leva nem pintura nem decoração. É passado com óleo de Tong You (nc 14), espécie de verniz brilhante e resistente que os chineses usam, com sucesso, na manutenção do casco. As bordas de tempo de vante são ornamentadas com uma bandeirola esculpida em forma de voluta. Nas de ré notam-se, às vezes, círculos vermelhos com inscrições destinadas a informar o controlo alfandegário da origem e natureza da carga.

Antes da introdução dos navios a vapor, que absorveram a pouco e pouco o comércio costeiro, este junco fazia um serviço muito activo entre o Yangzi Jiang (nc 8) e a costa de Bei Zhili (nc 3), mais especialmente o transporte do tributo imperial, desde que o assoreamento do Grande Canal provocou o abandono parcial desta via.

Convém, por fim, assinalar, para não esquecer nenhuma das comodidades oferecidas por este junco, as duas aberturas feitas no convés de ré, uma destinada a deitar o lixo para o exterior, outra a tirar a água salgada para as necessidades domésticas. Tais são as características principais deste junco, único no seu género e último vestígio da mais antiga construção marítima que vai rapidamente a caminho do desaparecimento definitivo.

JUNCO DE BEI ZHILI (nc 3) (Estampa 4)

Na falta de documentação precisa que as circunstâncias nos não permitiram obter no local, faremos, sob o nome de junco do Bei Zhili (nc 3), a descrição de um navio de mar apresentando as características comuns à maior parte dos juncos de cabotagem no golfo de Bei Zhili e que se pode considerar como protótipo da construção da China do Norte. Assim como o Sha Chuan, o junco de Bei Zhili é construído no estilo primitivo do junco de rio, com fundo chato e os extremos quadrados. O casco é maciço, com o costado direito consolidado por espessas cintas que fazem sobressair o forte tosado do convés. A proa e a popa elevam-se, enquanto que o convés a meio navio está acima da linha de água, um metro para os maiores juncos medindo trinta metros de comprido. No centro do convés e em dois terços do comprimento, abre-se uma escotilha de um metro e cinquenta de largo envolvida por uma espessa braçola dum metro a um metro e vinte de altura que contribui para reforçar a ligação longitudinal do casco. O convés é a descoberto, sem bordas de tempo para o proteger do mar. A montagem do tabuado é feita com grampos de ferro e não por pregos, processo mais eficaz usado normalmente na construção dos juncos de mar. A mastreação compõe-se de três ou quatro mastros: ao centro, o mastro grande, mastro formado a maior parte das vezes de duas peças de madeira gémeas e envolvidas por ferro; a vante, um mastro de menor dimensão inclinado para a proa; no extremo de ré um ou dois mastros muito leves colocados dum e doutro lado do painel da popa. As velas do tipo de pendão, são de tecido de algodão curtido; a de vante é às vezes feita de esteiras.

Com bom tempo os juncos de Bei Zhili utilizam velas suplementares de diversos cortes, cujo conjunto não deixa de ser pitoresco. No tope do mastro grande uma vela redonda, montada à maneira duma vela de gávea, com os seus pontos de escota tesados sobre a verga superior da vela grande; entre os dois mastros principais um cutelo rectangular, aguentado apenas por quatro cabos volantes; enfim, uma vela de estai triangular içada à popa do mastro grande ou no extremo de vante à laia de bujarrona ou de vela de palanque. O junco fundeia com uma âncora ou com uma fateixa ou mesmo com uma âncora de madeira de grande volume. A manobra faz-se com um turco que assenta na travessa do painel de vante, um pouco à direita do eixo do convés e saindo para fora cerca de dois metros. A extremidade da antena tem um andorinho no qual passa a espia da âncora que vira num guincho que está perto do mastro. O leme é solidamente construído e consolidado por ferragens. Pode içar-se para fora de água por meio dum guincho colocado na prumada do seu alojamento, ou arriado a baixo do tabuado do fundo cerca de um metro. A tripulação é de quinze a vinte homens, alojados num rufo de madeira elevado sobre o convés a ré e preparado, como o do Sha Chuan (nc 4), com beliches, cozinha, paióis de mantimentos, caixa de água, e o pequeno pagode consagrado à divindade protectora do junco.

A cobertura é igualmente atravessada por uma escotilha mediana permitindo içar ou arriar o leme sem ter de se desmontar a cana. Entre a antepara de ré do rufo e o painel da popa, há um pequeno reduto a céu aberto onde está o guincho do leme e as comodidades habituais. O casco não tem ornamentação nem pintura. É passado, assim como a mastreação, com um óleo protector que lhe dá o aspecto brilhante de verniz.

JUNCO DE PESCA

Os pescadores do Golfo de Bei Zhili e, em particular, os do porto de Tagu (nc 15), servem-se de embarcações de pequenas dimensões construídas no estilo do junco local que faz cabotagem nos portos do Norte. Estes barcos de pesca (Estampa 5) têm um comprimento de dez a quinze metros. O casco é robusto e de

Estampa 4 Junco de Bei Zhili

fundo chato, duas condições necessárias para a navegação nestas paragens varridas por frequentes e violentos golpes de vento e com mar pouco profundo e semeado de vastas extensões de bancos de areia.

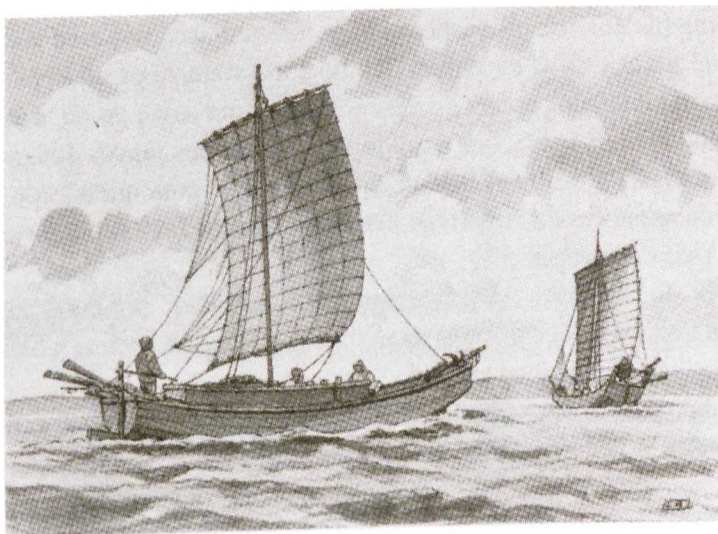
Os extremos de vante e de ré são elevados e de forma rectangular. O convés apresenta um tosado acentuado, sobretudo a vante. Não há borda de tempo que o proteja contra o mar, mas, pelo contrário, o porão destinado a guardar os produtos da pesca é defendido por uma braçola de dois pés de altura, coberta por um painel estanque.

O mastro grande fica no centro deste porão, cuja escotilha ocupa três quartos do comprimento do convés e metade da largura. Um segundo mastro de muito pequenas dimensões é às vezes colocado no centro da braçola de vante. A vela grande é do tipo vulgar de pendão em tecido de algodão, enquanto a de vante é de forma rectangular ou mais frequentemente triangular, disposta como uma bujarrona, cuja amura é feita no extremo do turco da âncora, que faz de gurupés. Este turco é formado por uma sólida antena que sai da travessa de proa; na extremidade tem um gorne onde passa a espia da âncora. Este dispositivo é próprio dos juncos do Golfo de Bei Zhili.

A tripulação é de cinco a seis homens que se abrigam no porão de ré ou debaixo de esteiras. O casco é mantido com óleo de Tong You e não há pintura nem ornamentação.

JUNCO DE JINZHOU (Golfo de Liaodong) (nc 16)
HONG TOU CHUAN (nc 18)

O porto de Jinzhou Fu (nc 17), situado no Golfo de Liaodong (nc 16), província de Bei Zhili, oferece-nos um tipo de junco que se distingue nitidamente pela decoração do casco de todos aqueles que se constroem nos vários portos do Golfo de Bei Zhili (Estampas 6 e 7). A maior parte das vezes, com efeito, os juncos destas regiões setentrionais da China têm o casco pintado de preto ou passado com óleo de Tong You, que lhes dá um aspecto limpo e brilhante.

É preciso descer para Sul, para as costas do Zhejiang (nc 1), do Fujian (nc 2), para ver os magníficos juncos de mar pintados com cores brilhantes, o casco decorado com motivos de efeito bizarro, as mais das vezes inspirados pela tradição e a observância dos ritos aos quais os chineses e os marinheiros em especial continuam sempre fiéis. Pelo contrário, nas províncias do Norte, Jiangsu (nc 5), Shandong (nc 6), Bei Zhili (nc 3) e na Manchúria, os motivos de decoração são praticamente inexistentes e as poucas pinturas que ornamentam o casco e mais especialmente o painel da popa são de uma cor uniforme em que o azul e o vermelho são em geral dominantes.

Estampa 5 Barcos de pesca de Tagu

Estampa 6 Junco de Jinzhou - Hong Tou Chuan

O junco do Liaodong (nc 16) escapa a esta regra. As ornamentações que se vêem pintadas no casco têm uma grande analogia com as dos juncos de Fujian (nc 2). Encontram-se os mesmos motivos decorativos nos painéis de proa e de popa, os quadrados brancos e vermelhos a imitar as portas de bateria no costado, e também o olho tradicional em fundo verde a vante, que é muito raro figurar nos juncos do Norte.

Tudo leva a crer que esta semelhança de decorações não é uma questão de acaso, mas resulta dum contacto directo entre os construtores de Fujian (nc 2) e os de Jinzhou Fu (nc 17). Este contacto constata-se em certos pormenores da própria construção.

O casco dos juncos do Liaodong (nc 16) é robusto, consolidado por cima da linha de água por fortes cintas formadas de meios troncos de árvores não aparelhados e eleva-se a vante e a ré a fim de assegurar, pelo seu perfil em arco, uma maior rigidez longitudinal.

A proa, como a da maior parte dos juncos de Fujian (nc 2) e do Zhejiang (nc 1) é maciça, quase quadrada, pouco própria para assegurar o avanço contra um mar, por pouco agitado que seja. Quanto à popa de forma oval, com o leme deslizando numa larga ranhura praticada na parte superior do painel da popa, é a reprodução exacta da dos juncos das províncias meridionais.

Uma das particularidades deste junco, comum à maior parte dos juncos de Bei Zhili, (nc 3) é a instalação no castelo duma enorme antena colocada no sentido longitudinal, saída para servir de guia à espia de fundear que aguenta uma volumosa âncora de madeira.

A mastreação consiste num mastro grande colocado ao centro com vela de pendão em tecido de algodão curtido, reforçada por numerosas varas transversais. A vante há um segundo mastro, de menor importância, que se inclina para a proa, junto do costado de bombordo, um outro mastro mais leve ainda, equipado como o anterior com uma vela geralmente feita dum tecido de palha ou de cana. Por ante a ré do mastro grande há um rufo, formado por duas partes separadas por um intervalo a céu aberto, onde fica o homem do leme. A parte de vante é arqueada e coberta com esteiras; serve de abrigo às mercadorias. A parte de ré, com cobertura de madeira, serve de alojamento à tripulação. Compreende a cozinha, o paiol dos mantimentos e o altar consagrado à divindade tutelar do junco.

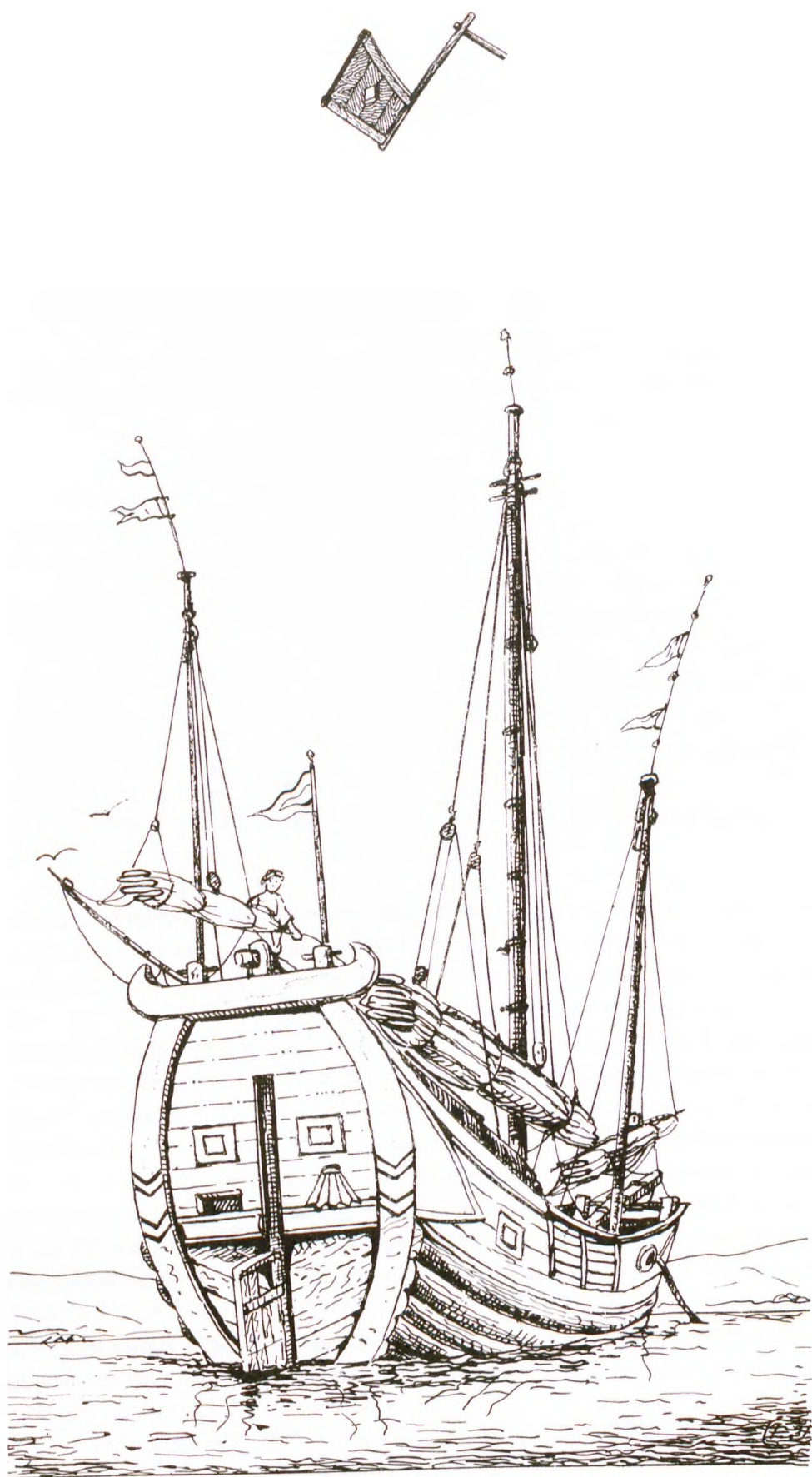
Este junco é conhecido pelo nome de Hong Tou Chuan (nc 18) " barco de cabeça vermelha ". O comprimento pode ir até trinta metros e a capacidade a perto de cem toneladas. Ocupa-se na cabotagem no Golfo de Bei Zhili, até Dalian (nc 19) e Weihaiwei (nc 20).

Quando se passa a fronteira do Jiangsu (nc 5) para se entrar no Golfo de Bei Zhili (nc 3) seguindo as margens do Shandong (nc 6), constata-se uma mudança no tipo de construção dos juncos. Esta mudança acentua-se à medida que vamos subindo para o Norte, e atinge completa expressão no junco que descrevemos com o nome Junco de Bei Zhili.

Depois de ter feito esta constatação, os " Relatórios Decenais de 1892-1901 " dão as seguintes descrições de dois tipos de juncos locais, reunindo as características da construção das províncias do Sul, bem como também as de Bei Zhili. O primeiro chama-se Xiao Zi ou Xiao Wu Zi (nc 21). É um barco de pequenas dimensões que faz comércio entre o Norte do Jiangsu (nc 5) e a costa Sul do Shandong (nc 6). Desloca quinze a vinte toneladas. As formas são esguias na parte de vante e largas na parte de ré. Está aparelhado com dois ou três mastros e tem uma tripulação de cinco a seis homens.

Uma das particularidades deste barco de mar, provavelmente oriunda de Ningbo (nc 22) ou de Fujian (nc 2) consiste no olho pintado nas duas amuras que não se encontra nos juncos do Norte, excepto no Jinzhou Fu que acabámos de descrever.

GUA LOU JU (nc 23)

O segundo tipo é chamado Gua Lu ou Gua Lu Ju - cesto, cabaça, melão - nome que vem da forma do casco, mais estreito no meio do que nas extremidades. Esta propriedade é comum a vários juncos do Yangzi Jiang (nc 8). Foi imaginada com o fim de reduzir os direitos de tonelagem que a Alfândega calcula pela largura

Estampa 7 — O mesmo junco da Estampa 6, visto de popa

do junco a partir do través do mastro grande. Estes juncos têm um aspecto rústico, com um pequeno bordo livre. O convés é cortado por uma comprida escotilha dando acesso ao porão, e envolvida por uma braçola com um metro a um metro e vinte e cinco centímetros. Esta instalação caracteriza bem a construção de Bei Zhili (nc 3). Há várias variedades de Gua Lou, as maiores tendo um comprimento de trinta e cinco metros, com uma tonelagem de duzentas toneladas e uma tripulação de vinte e cinco homens.

JUNCO DO BEI HE (nc 25)

O porto de Tianjin (nc 24) é um centro comercial dos mais importantes da China do Norte, para onde convergem inumeráveis flotilhas de juncos de mar e de rio. Estes juncos utilizam a via do Bei He (nc 25) e dos seus numerosos tributários, assim como o canal imperial, hoje bem longe da importância que teve em séculos passados e que devia ao transporte do tributo em espécie que as províncias do Império enviavam todos os anos à corte de Beijing * (nc 26).

No caminho para Tianjin (nc 24), os juncos de mar deviam passar a perigosa barra de Tagu (nc 15), subir depois o curso sinuoso do rio, cheio de bancos de areia e de lodaçais que se atravessam sem dificuldade especial, graças ao fundo chato do barco.

A Estampa 8 representa um junco de quatro mastros navegando na bacia de Bei He (nc 25) e nas imediações. É um tipo híbrido tão apto a aguentar o mar como os juncos do golfo de Bei Zhili (nc 3), ainda que construído para a navegação interior. O casco é robusto com as formas habituais levantadas nas extremidades de vante e de ré. Uma comprida escotilha envolvida por uma espessa braçola e coberta por painéis móveis cobre o porão desde o mastro de vante até ao pé dum rufo de madeira onde é o alojamento da guarnição. O convés é descoberto, sem bordas de tempo, nem borda. O rufo e a braçola do porão ficam ligeiramente recuadas em relação aos bordos para permitir a circulação em volta do convés, nomeadamente quando o navio se desloca com o auxílio do impulso de varas que se apoiam no fundo.

Contrariamente ao que se poderia supor, o equipamento de um junco com quatro mastros não é típico dos navios de mar. Encontraremos vários exemplos entre os juncos do Yangzi Jiang (nc 8), dos lagos Poyang (nc 27) e Dongting (nc 28), que utilizam uma grande superfície vélica para vencer a corrente. A posição dos mastros é análoga à dos juncos do golfo de Bei Zhili (nc 3). O mastro grande, colocado no centro do convés, apoia-se no porão, o de vante, de menores dimensões, ergue-se por ante a vante da braçola.

Os dois mastros de ré estão colocados o mais pequeno a bombordo, junto à antepara de ré do rufo, de forma a deixar livre o campo de acção da cana do leme. O último mastro fica no eixo do convés sobre o painel da popa. O leme é de tipo ordinário, pode deslocar-se como na maior parte dos juncos de rio, em altura, mas não em profundidade.

Os grandes juncos atinjem vinte e cinco metros de comprimento, uma capacidade de cem toneladas e uma tripulação de doze a quinze homens. Não têm ornamentos nem pinturas; o casco é mantido com óleo de Tong You (nc 14).

JUNCOS DE RIO

Ainda que a China do Norte seja considerada como a região dos transportes por estrada, o comércio pela via marítima não tem menos importância do que nas regiões meridionais. A estrada chinesa, deixada como em qualquer outro lugar ao abandono, é geralmente impraticável, sobretudo na época das inundações que são frequentes no Verão, quando fundem as neves nos planaltos da Mongólia; pelo contrário, a navegação fluvial e mesmo marítima pára durante três a quatro meses de Inverno, quando os rios e as costas marítimas gelam. Apesar disso o tráfego é sempre considerável entre a bacia do Huang He (nc 29) e o do Yangzi Jiang (nc8).

* *Ver tomo III, os artigos relativos aos Juncos Imperiais e Canal Imperial.*

Estampa 8   Junco de rio

Os juncos dos rios setentrionais da China não oferecem a diversidade de estrutura e as curiosas silhuetas que abundam na bacia do Yangzi Jiang (nc 8). Mais ainda que os juncos de mar, têm a forma maciça de fundo chato, com as extremidades largas e quadradas. O casco é robusto, consolidado por espessas cintas formadas com meios troncos de árvores apenas desbastados. A Estampa 9 representa um dos juncos que se encontra em muito grande número em rios e canais que sulcam a província de Bei Zhili (nc 3). Serve para transporte de mercadorias e de passageiros, que devem ser pouco exigentes no que diz respeito ao conforto. Os mandarins e pessoas de marca utillizam em geral os juncos do Yangzi Jiang (nc 8), arranjados com um certo luxo. O convés dos juncos do Bei Zhili (nc 3) é pouco elevado sobre a água, sem bordas de tempo e completamente desempachado na parte de vante onde se fazem as manobras dos remos de gingar, das varas ou de alagem. Um só mastro de grandes dimensões, com vela de pendão, fica no meio do barco, enquanto que o rufo servindo de alojamento aos passageiros e, eventualmente, à mercadoria, ocupa a parte de ré até ao posto reservado para a manobra do leme. Como todos os navios chineses duma certa tonelagem, tem o interior do casco dividido em compartimentos estanques, com anteparas que asseguram a dupla ligação transversal e longitudinal da estrutura. O acesso ao interior do rufo é feito por duas portas abertas na parte de vante das paredes laterais. Estas paredes elevam-se pouco acima do convés e deixam de cada bordo uma passagem ou passadiço para a circulação do pessoal, nomeadamente quando a propulsão do junco é feita com as varas.

O leme é de porta ordinária, pode ser içado com um guincho colocado na prumada da madre. O comprimento deste tipo de junco varia entre seis a vinte metros, com um calado que não ultrapassa um metro.

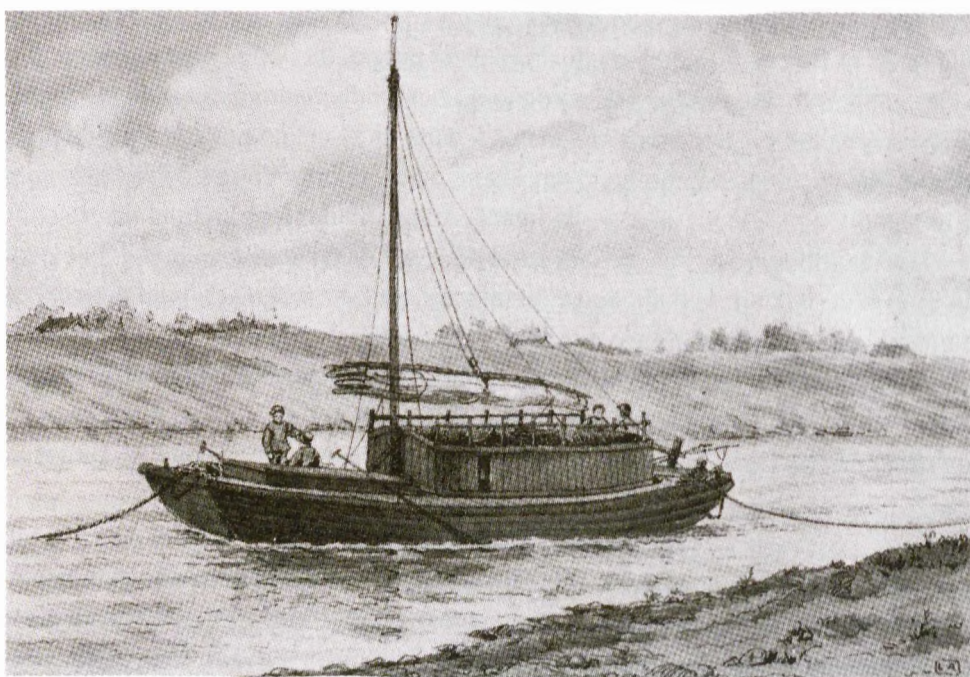
O casco não tem ornamentos. É pintado de preto ou recebe uma camada de óleo preservante brilhante.

BARCOS DE PELE

No decurso deste estudo sobre os processos de navegação usados pelos chineses numa grande parte do Império, não podemos deixar de falar no meio de transporte usado no rio Xining (nc 30), afluente do Huang He (nc 29), na região da província do Gansu (nc 31), vizinha de Kukuruoer (nc 32). Esta região produz cereais em abundância, mas o transporte por terra é demorado e caro. Por via marítima oferece grandes perigos para as embarcações do tipo ordinário, dada a natureza torrencial do rio que corre num canal tortuoso e estreito, e cheio

de rochedos. Estas dificuldades puderam ser ultrapassadas, graças ao uso de jangadas feitas de peles de boi, análogas às que navegam no Eufrates, as mesmas de que os Caldeus se serviam no Tigre, nos tempos dos Gregos e dos Romanos.

Estas jangadas são formadas por uma vintena de peles agrupadas em duas filas paralelas, ligadas bordo a bordo, as patas terminadas por aberturas dirigidas para cima. A carga de sementes, cerca de 400 a 500 quilos é introduzida por uma destas aberturas, que é fechada hermeticamente em seguida. As três outras são também fechadas, depois de se ter insuflado ar na última e esticado a pele até não poder mais, a fim de garantir a flutuabilidade. A jangada é assim constituída por elementos flexíveis, que apresentam no seu conjunto uma flexibilidade de movimentos comparável à dum comprido réptil que descesse com a corrente, contornando à vontade os mil obstáculos do caminho.

Alguns bambus fixados por cima uns dos outros servem de plataforma a uma equipa muito reduzida, cujo papel se limita a guiar a proa da jangada com remos de gingar. Chegados a Lanzhou (nc 33), seu destino habitual, a jangada é desmontada, as peles esvaziadas do seu conteúdo e em seguida expedidas para o ponto de partida por via terrestre, a maior parte das vezes às costas de carregadores. Não se poderia imaginar um processo de transporte mais engenhoso, reunindo ao mesmo tempo as condições de simplicidade, segurança e economia, nesta perigosa navegação.

Estampa 9 Junco de passageiros no Bei He

VIII

COSTAS SUL DA CHINA
(PROVÍNCIA DO GUANGDONG)

PORTO DE CANTÃO

De todos os portos da costa meridional da China é o de Cantão que dá ao viajante estrangeiro a impressão mais viva do extraordinário movimento de embarcações no Império Chinês. Esta cidade, capital da província do Guangdong (nc 12), fica situada sobre o Zhu Jiang (nc 34), rio das Pérolas, perto do ponto de convergência de três importantes cursos de água. Com efeito o Xi Jiang (nc 35), o rio do Oeste, o Bei Jiang (nc 36) rio do Norte, e o Dong Jiang (nc 37), rio de Leste, põem Cantão em comunicação com várias ricas províncias e mesmo até ao vale do Yangzi Jiang(nc 8). O delta formado por estes rios é recortado por um enorme número de cursos de água que se cruzam em todas as direcções e transformam esta imensa planície num verdadeiro arquipélago de terras baixas duma fertilidade prodigiosa. A abundância e a variedade dos produtos junto à própria natureza desta região atraem uma população marítima muito importante, alojada em centenas e centenas de barcos que fazem comércio diário com Cantão. É a este movimento incessante de navios ao qual há que juntar o dos juncos, igualmente muito numeroso, que navegam nas costas ou para o interior das terras, que Cantão deve a sua reputação de "cidade única do mundo". A singularidade desta aglomeração marítima não reside somente no número e na variedade dos navios que atravancam o porto, mas sobretudo na originalidade, no pitoresco das suas actividades quotidianas de que nenhuma descrição poderá dar ideia.

Esta cidade flutuante compõe-se duma multidão de navios de todas as tonelagens, de todas as formas, alinhados e imóveis em vários pontos do rio, como casas duma rua cruzada inimterruptamente por uma chusma de sampanas. Se esta circulação, na aparência embaraçada, se opera com uma certa facilidade, faz-se, pelo contrário, com uma algazarra ensurdecedora, no meio de clamores e discussões que não deixam de inquietar o turista aventuroso. Depois de vencida a primeira emoção, o viajante encontra-se em presença dum espectáculo não menos impressionante e duma novidade sem nada de semelhante em nenhum outro país do mundo. A maior parte destes barcos são tripulados por lojistas à procura de clientes na cidade aquática; cada um deles lança o seu pregão especial e mostra com grande barulho o seu fornecimento de vitualhas, peixes, criação, hortaliças, bolos, frutas, e refeições feitas, de forma que todos encontram no rio o que precisam para a sua subsistência. É, em suma, como um mercado ambulante que se renova sempre com a mesma agitação febril. Mas o que aumenta ainda o seu aspecto pitoresco são os vários grupos de profissões que apresentam os seus mostruários profissionais à maneira dos charlatães das feiras. Eis o farmacêutico no meio dos seus frascos e das plantas medicinais de que gaba as virtudes com a arenga da praxe. A sua sampana está rodeada de muita gente, assim como a do médico que exibe numa tela pintada um manequim formado por linhas, nas quais um considerável número de círculos correspondem aos pontos de punção onde bastará tocar com uma agulha para que a saúde volte ao paciente. Depois são os vendedores de fatos mais ou menos usados, os sapateiros que expõem toda a espécie de calçado entre os quais os minúsculos sapatos para as mulheres de pés deformados, os barbeiros, cujos serviços têm menos saída desde a abolição do rabicho. Neste desfile original metem-se as sampanas dos mendigos, até mesmo as dos leprosos que impõem a sua presença e as suas lúgubres lamentações, até que o óbulo lhes seja deitado num cesto que estendem na extremidade dum comprido bambu. E ainda os que lêem a sina, que têm sempre muitos clientes, da mesma forma que os bonzos, nas suas sampanas especiais ornamentadas com divindades, aos pés das quais ardem varinhas de incenso. Um dos bonzos, com uma veste amarela salmodia as

rezas, enquanto outro bate com um macete numa peça de madeira oca para chamar a atenção dos génios do mar e também a do cliente que deseje expulsar os espíritos malignos que assombrem o seu barco. De tempos a tempos, um pesado junco larga com a vela meio içada, ou com a ajuda dos lemes de gingar laterais, enquanto à proa tripulantes queimam papéis emblemáticos e sacrificam o galo que vai aplacar as divindades e fazer depois as delícias da tripulação. Mas de repente, lançando a confusão na chusma das sampanas, surge um grande junco de pequeno bordo livre, cheio de passageiros; avança sem querer saber dos obstáculos. É um navio de rodas movido por uma vintena de desgraçados, de torso nu, que se afadigam como demónios, num pequeno reduto do porão.

A esta agitação febril do dia, sucede a calma da noite, pois cada sampana volta ao seu refúgio preferido numa das incontáveis angras do delta. É então que muito próximo da cidade, no bairro dos Hua Chuan (nc 38), ou " barcos de flores ", a vida renasce com uma animação discreta, a bordo de juncos com uma forma especial, com um ou dois andares brilhantemente iluminados servindo de restaurante ou de teatro, que estão amarrados permanentemente e que os ricos podem alugar à vontade para se passear e se distraírem no rio. Os papalvos acorrem à volta destes barcos colocados lado a lado e com as proas reunidas à dos vizinhos por uma plataforma móvel permitindo a circulação dum extremo ao outro da cidade aquática. Deste resumo da actividade interior pode-se imaginar a importância do movimento do porto de Cantão, o número e a variedade dos barcos que o frequentam. A população flutuante foi estimada no fim do século passado em 300.000 habitantes, homens, mulheres e crianças, e o número de barcos em mais de 80.000, em grande parte sampanas (1).

Destes barcos, os mais importantes fazem comércio com Hong Kong (nc 39); Macau (nc 40) e a costa oeste. A capacidade média é de 300 toneladas. O número dos que se ocupam na cabotagem varia segundo as circunstâncias e muitos dedicam-se à pesca quando o frete baixa. Mas esta flotilha de juncos declina rapidamente, por efeito da concorrência dos barcos a vapor e da insegurança das rotas fluviais e marítimas, onde a pirataria se exerce com uma audácia incrível.

JUNCOS DE MAR E DE RIO

Os barcos da província de Guangdong (nc 12) podem agrupar-se em várias categorias de que a mais importante é a das sampanas que estacionam em grande número em Cantão e Hong Kong, assim como no delta e nos numerosos cursos de água que nele se lançam. Os juncos de mar que se dedicam à cabotagem e à pesca são relativamente pouco numerosos pelas razões dadas atrás. Pelo contrário as barcaças, batelões e reboques de todas as dimensões, pululam literalmente nestes dois grandes portos onde o comércio com portos estrangeiros é considerável. Além destes barcos de carga vêem-se nos rios muitos juncos de formas diversas destinados ao transporte do arroz, sal, artigos alimentares, madeiras, pedras, etc, assim como juncos para passageiros, sempre muito numerosos e a maior parte das vezes rebocados por chalupas a motor, ou então accionados por uma roda à popa com motor humano. A esta enumeração muito incompleta há que acrescentar barcos especialmente construídos, arranjados e decorados com um certo luxo para os passeios e diversões, os barcos-flor e de cantoras, os barcos-teatro, etc, etc, que são próprios da cidade de Cantão. Esta flotilha, tão variada, quanto a formas, dimensões e utilização, que era muito importante ainda há poucos anos, decresce rapidamente como já o fizemos notar mais acima, depois do aparecimento dos barcos a motor. Assim temos que lamentar que as circunstâncias não nos tenham permitido recolher no local uma documentação mais completa sobre os seus tipos, tão diferentes dos que se encontram nas outras regiões da China.

1) Um recenseamento feito em Cantão, cerca de 1912, elevava a 350.000 o número da populacão flutuante e a 84.000 o dos barcos. Mas, pouco depois, um terrível maremoto destruiu milhares de barcos e muitos foram sorvidos no mar, de forma que a população flutuante não deve ultrapassar hoje 200.000 habitantes. (The National Geographic Magazine, June 1927).

Pudemos pelo menos parcialmente preencher esta lacuna referindo-nos a um artigo de uma publicação inglesa de Xangai, *Notes and Queries*, Vol.I, N° 6, página 74, assinado pelo Senhor W. F. Mayers, de que se dá a seguir um resumo; responde no que diz respeito aos juncos de Cantão, à pergunta feita por uma pessoa desejosa de ser informada sobre os diversos tipos de navios chineses, suas dimensões, deslocamento, processos de navegação, etc. O Sr. Mayers começa por nos fazer observar que a descrição completa de cada tipo de juncos e navios da China pediria um tão grande número de volumes das *Notes and Queries*, que não é surpreendente que este pedido tivesse ficado até agora sem resposta.

" Não se pode perder de vista, diz ele, que cada rio da China possui os seus tipos próprios de barcos, e que juncos frequentando portos de mar diferem nas suas características dos dos outros portos. No que diz respeito ao aparelho, só uma aproximação permite constatar a existência de uniformidade. A título de breve contribuição, acrescenta o Sr. Mayers, a presente lista é dada sobre os navios chineses vistos no rio de Cantão."

CONSTRUÇÃO

Em Cantão e nas vizinhanças onde se constroem navios, a madeira de pinho da China é a matéria mais empregada, enquanto que a madeira dura, como a da teca é raramente utilizada a não ser na construção dos vaus, das curvas e dos arcobotantes. Os pregos são invariavelmente de ferro, e metidos na madeira a uma profundidade suficiente para receber o calafeto de *Chuan* (nc 41) espécie de cimento feito de conchas pulverizadas e de óleo de *Tong You* (nc 14) que se insere entre a cabeça do prego e a superfície da madeira. As costuras das pranchas são igualmente calafetadas com *Chuan*. Os mastros são de pinho, consolidados quando é necessário, por estais de fibra de coco. As vergas são de ordinário formadas por um simples bambu sólido ao qual se fixam em permanência as largas asas de borboleta da vela.

As velas são feitas com largas bandas de esteira reforçadas com bambus espaçados de seis a oito pés. Pode ser- lhes reduzida instantaneamente a superfície, pelo simples abaixamento da verga, ou então ferradas do convés, na medida que se pretende. A duração das velas é de cerca de seis meses de uso.

Uma notável característica da arquitectura dos juncos é o enorme leme projectando-se bastante para ré da perpendicular da extremidade do convés e perfurado com numerosos furos a fim de se mover mais facilmente contra a pressão da água. Quando não está em uso, pode ser facilmente içado como um hélice de um navio a vapor (1). É igualmente notável o potente leme de gingar que constitui o meio de propulsão universalmente utilizado pelos barcos de rio. Este leme de gingar assenta livremente num pivot de ferro colocado no painel da popa. A propulsão dos grandes navios faz-se por dois enormes lemes de gingar, colocados a um e outro bordo. Além do leme de gingar, os barcos de rio usam, conforme as circunstâncias, os remos, as varas de bambu e o cabo de alagem. Este fica amarrado ao tope do mastro sendo feito de lamelas de bambu entrançadas. Grupos de seis a oito vigorosos barqueiros fazem a alagem, durante dias consecutivos, de barcos pesadamente carregados.

ÂNCORAS

As âncoras são feitas grosseiramente de um agregado de madeira com a forma duma lança. As patas são ligadas ao cepo por uma cinta de ferro. As espias são pesados cabos de bambu entrançado muito resistentes, cuja duração é assegurada pela cobertura silicosa que as protege. A manobra das âncoras faz-se com um guincho a braço, que é substituído cada vez mais pelo cabrestante em uso nos navios estrangeiros.

Existem nos *Livros dos Estatutos Provinciais* regulamentos pormenorizados sobre a construção dos navios, as suas dimensões e aparelho; mas estas regras, será preciso dizê-lo, são ignoradas na prática. Os únicos navios

1) Cerca de 1870, nos navios mistos de madeira, à vela e a vapor, o encastramento do hélice em lugar de ser fechado em cima como é hoje, penetrava, pelo contrário, na estrutura de ré, alargando-se de forma a formar um poço no qual se içava o hélice quando se andava à vela. Este hélice não tinha senão duas pás ou duas pás duplas no mesmo plano.

submetidos ao controlo do Governo são os barcos de passageiros que são licenciados pelas autoridades de Cantão.

Depois desta curta exposição das principais características do junco chinês, o Sr. Mayers dá a lista seguinte, que compreende quase todos os barcos que se vêem no rio de Cantão.

BARCOS DE MAR

1. Cao Chuan (nc 42). Junco de comércio.

2. Toumeng (nc 43). Um dos mais pequenos juncos de comércio, reconhecível pela particularidade de a sua proa quadrada e aberta ser reforçada por um corrimão transversal.

3. Kou Chuan (nc 44) ou Da Yu Chuan (nc 45). Junco de pesca de um só mastro.

4. Yan Chuan (nc 46). Barco de sal, junco usado no transporte do sal da costa para Cantão.

5. Hua Chuan (nc 47) ou Lorcha. Esta palavra aplica-se sobretudo aos navios chineses aparelhados parcial ou totalmente ao estilo europeu, e manobrados ou comandados por europeus.

O nome chinês Hua Chuan significa um navio de transporte de carga, enquanto que a palavra Lorcha parece ter sido importada da América do Sul pelos portugueses.

6. Xia Ju Ting (nc 48). Navio rápido ou navio camarão. Estes barcos com os mastros inclinados e grandes velas de pendão, são muito empregados nas proximidades de Hong Kong pelos pilotos, comerciantes, etc. São além disso largamente utilizados pelos piratas para o tráfego dos cules na costa perto de Macau.

7. Zhan Chuan (nc 49). Junco de guerra. Este termo era antigamente aplicado aos grandes navios armados com quinze a trinta canhões. Foram substituídos pelos navios da classe seguinte,quando as esquadras foram constituídas nestes últimos anos.

BARCOS DE RIO

8. Tuo Chuan (nc 50). Estes barcos, outrora usados para a pesca no alto mar, são agora principalmente destinados ao transporte de passageiros; são conhecidos em Hong Kong com o nome de barcos de passagem. O governo chinês utiliza-os muitas vezes como cruzadores armados. Quarenta destes barcos asseguram o serviço de passageiros entre Cantão e Hong Kong, fazendo a viagem em 30 a 70 horas. As dimensões ordinárias são: comprimento 100 pés, boca 24 pés com plataforma exterior de 5 pés de largura, profundidade do porão 9 a 10 pés, calado leve 5 pés, carregado 10 pés. Têm dois mastros e uma tripulação de 28 homens.

9. Guo Ting (nc 51). Barco de frutos, usado como barco de passagem entre Cantão, Macau e Hiang Chan. O nome vem-lhes da grande quantidade de frutos que levam para o mercado de Cantão.

10. Du Chuan (ne 52). Barco de passagem local. Este barco, com um rufo abobadado ou quadrado, parece ter a forma duma caixa. Vê-se a toda a hora do dia circulando no rio de Cantão para ir em seguida às numerosas localidades das vizinhanças onde fazem ligação com outros barcos do mesmo tipo que asseguram o serviço através de toda a província. O interior do rufo compreende um grande compartimento com camarotes individuais para as famílias e as mulheres. As dimensões destes barcos são as seguintes: comprimento setenta pés, boca catorze pés com passadiço de quatro pés, profundidade do porão sete a dez pés, calado quatro a seis pés; um mastro único. A tripulação é de quinze a vinte homens, dos quais um artilheiro que vigia de cinco a dez canhões para protecção contra os piratas.

11. He Tou Chuan (nc 53). Barco para passageiros e mercadorias muitas vezes chamado barco-chá pelos europeus. Estes barcos têm cerca de oitenta pés de comprimento; treze pés de boca. O porão é dividido em doze compartimentos de três pés e meio de profundidade para o armazenamento da carga, enquanto que a parte compreendida entre o convés e o rufo pode ser dividida por anteparas móveis, em quatro ou cinco camarotes espaçosos. O rufo é de pranchas arqueadas, calafetado e coberto de panos alcatroados, por cima do qual há uma plataforma horizontal de pranchas móveis onde assentam as velas, mastros, cabos, varas, etc. Estes barcos

distinguem-se por três ou quatro portas encarnadas, a cada bordo. A tripulação compõe-se de oito a doze homens.
12. Laolong Chuan (nc 54). Semelhante ao anterior mas de maiores dimensões e de capacidade de transporte mais reduzida.
13. Zidong Chuan (nc 55). Barco de passageiros de menor tonelagem que os dois anteriores, e muito mais cuidadosamente construído com janelas com vidros e lanternas decoradas. Muitos são utilizados pelas personagens oficiais nas suas viagens.
14. Kuai Ting (nc 56). Barco rápido chamado às vezes Hong Chuan (nc 57). Comprimento de vinte cinco a cinquenta pés, parece-se muito como construção a uma gôndola. O rufo quadrado que ocupa o centro do barco é normalmente dividido em dois camarotes, enquanto na plataforma aberta a vante, podem tomar lugar seis remadores. A popa eleva-se bastante em relação à linha de água e tem uma câmara para a tripulação e um posto para o homem que manobra o remo de gingar. Estes barcos são usados para viagens rápidas e também pelos agentes da polícia e das alfândegas. Têm um só mastro a vante do rufo.
15. Si Cang Chuan (nc 58). Barco de comércio do rio do Norte.
16. Sha Pian (nc 59). Parece-se, em mais pequeno, ao He Tou Chuan. Os números 11, 12, 13 e muitos outros barcos adoptam o nome das localidades de que são oriundos e pertencem actualmente a naturais doutras regiões, que os tripulam.
17. Xi Gua Pian (nc 60). Barco de carga de Cantão e de Huangpu chamado talhada de melancia por causa da forma semi-cilíndrica do seu rufo. É usado como barcaça para transporte de mercadorias estrangeiras.
18. Cha Ting (nc 61). Batelão para o transporte do chá. Grande barco parecido com o Nº 27 mas podendo levar quatro a cinco toneladas de carga.
19. Huo Chan Tou (nc 62)- chamado : "cabeça em forma de pá", por causa da forma aguçada da proa. É um barco de carga preparado para subir os rápidos, pouco violentos, dos rios do Norte e do Leste. Independentemente do remo de gingar de ré, estes barcos têm muitas vezes um enorme remo que se projecta para vante do painel da proa, a fim de manter o rumo.
20. Man Chuan (nc 63). Barco de comércio traficando nos distritos do Sudoeste.
21. Ban Mi Ting (nc 64). Barco para o transporte de arroz; trata de uma lancha estreita, sobre a qual o arroz é empilhado em pirâmides invertidas entre os bordos de cada um dos lados.
22. Mayang Chuan (nc 65). Barco para transporte do sal, fazendo viagem para o interior pelo rio do oeste. Parece, em maior, o Laolong (nc 66) (Nº 12) e é quase exclusivamente usado no transporte do sal. Comprimento 120 pés, boca vinte pés; profundidade do porão oito a nove pés, dividido em uma trintena de compartimentos; altura do rufo acima do convés sete a oito pés. O rufo, cuja cobertura em forma de abóbada é fixa, enquanto que o convés é formado por pranchas móveis e pode ser desmontado para o embarque da carga. Uma particularidade destes barcos que chama a atenção, assim como também os He Tou Chuan (nc 53) e os Laolong (nc 66), é o mastro triangular que pode ser içado ou arriado, conforme se deseje. É formado por duas cábreas colocadas dum lado e do outro do convés e inclinadas para dentro. O vértice do triângulo assim formado sustenta o cadernal da adriça do mastro. Uma plataforma, formando defensa, estende-se pelos dois bordos, a todo o comprimento do convés e constitui um passadiço para os homens que manobram as varas de alagem. Calado de cinco a sete pés, quando carregado. Contrariamente ao que acontece com os He Tou e os Laolong, estes barcos têm normalmente a bordo as famílias dos capitães.

BARCOS DO GOVERNO

23. Xun Chuan (nc 67). Cruzadores de várias tonelagens. Comprimento de sessenta a cem pés. Armados com seis a vinte canhões. São usados para cobrar os impostos, fazer polícia, transportar dinheiro, etc. São ordinariamente comandados por um mandarim pouco graduado.

24. Ba Chuan (nc 68) ou Ba Long (nc 69). Barco de combate; é uma canhoneira ligeira, mais pequena que o barco anterior.
25. Wen Shu Chuan (nc 70). Barco correio.

PEQUENOS BARCOS DE RIO

26. Heng Shui Du (nc 71). Ferry-boat; pequeno barco parcialmente coberto por um rufo arqueado, feito de esteiras. A propulsão é feita por um único leme de gingar. Os passageiros atravessam o rio em Cantão nos pontos autorizados pelo governo.
27. Sha Ting (nc 72) ou Si Ting (nc 73). Pequeno barco chamado vulgarmente sampana de Cantão. Vêem-se aos milhares no rio, passando e voltando a passar, como os táxis nas ruas de Londres. Comprimento vinte e quatro pés, boca seis pés. No centro há um rufo quadrado coberto de esteiras de bambu arqueadas. Três lados do interior são ocupados por caixas que podem servir de assento para cinco ou seis pessoas. Painéis de correr ou persianas venezianas substituem as janelas. A ré, num espaço de cinco pés por quatro, reúnem-se as mulheres da família que manobram o barco enquanto que os maridos e os rapazes estão empregados noutros barcos.

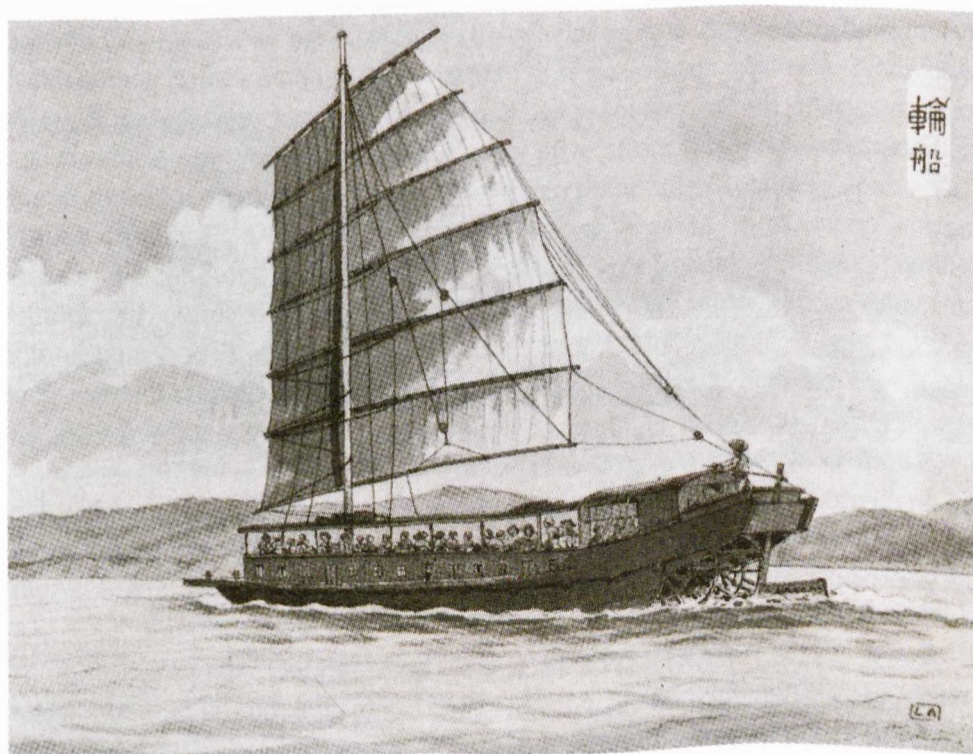
A proprietária, duma certa idade, manobra o leme de gingar, dá de comer ao bébé, vigia o lume da cozinha, tira o morrão à candeia que arde permanentemente diante do pequeno altar doméstico, enquanto que uma ou duas raparigas manobram os remos sentadas na plataforma de vante. O interior do rufo de madeira é usualmente decorado com uma profusão de ornamentações realçadas por pinturas berrantes.

28. Ma Ling Ting (nc 74). Chamado barco-pantufa; género de sampana mais pequeno às vezes que o anterior. Distingue-se pela proa cónica, pelo tabuado do casco e pelas esteiras do rufo dispostas em ponta; é conduzido por dois a cinco remadores que ficam de pé olhando para a proa. Os passageiros vão deitados numa tenda baixa do rufo. Esta sampana é muito empregada para percursos rápidos.
29. Sampana (nc 75), três pranchas; barco chato, leve, propulsão por pangaia ou remo; podem levar duas a vinte pessoas. As mais pequenas são impelidas por dois remos de pangaiar. Os europeus chamam-nas "barber boat", " barco de barbeiro".

BARCOS DIVERSOS

30. Long Chuan (nc 76), barco dragão. Comprimento setenta a cem pés, boca três pés. Propulsão com remos de pangaiar por cinquenta a oitenta homens, por ocasião da festa do dragão (1). No resto do ano estes barcos são enterrados no lodo para não apodrecerem.
31. Chang Long (nc 77), vulgarmente chamado pelos europeus barco serpente, devido à sua forma alongada. É muito empregado pelos piratas do rio.
32. Za Huo Ting (nc 78), barco de vendedores ambulantes.
33. Nan Wu Ting(nc 79), barco dos bonzos, assim chamado pela invocação que os bonzos fazem à sua divindade : "nan wo o mi te fou". São grandes sampanas construídas como se fossem confortáveis habitações. A parte de vante é consagrada ao culto onde os ritos budistas e tauistas são executados em presença da população crente dos barcos.
34. Zhu Jia Ting (nc 80). Barco servindo de habitação. São em geral grandes embarcações do tipo sampana de Cantão, onde famílias, nem sempre das mais respeitáveis, habitam em permanência.
35. Hua Chuan (nc 38). Barco - flor. (2). Enormes barcos brilhantemente ornamentados, com salões luxuosos, madeiras esculpidas, vidros coloridos, construídos para serem usados em festas requintadas, jantares, ceias e distracções de toda a ordem. No Verão, quando estão brilhantemente iluminados e cheios de festões e de grinaldas e cestos de flores, estes barcos são uma grande atracção para os visitantes estrangeiros. Não são, a bem dizer,

1) Ver no Tomo III, Superstições, Ritos e Cerimónias, a descrição do barco dragão.
2) Ver página 399, descrição dum barco de flores

Estampa 10 Sampana Danka (ou Dan Ke)

Estampa 17 Cantão - Navio de roda (Lun Chuan)

lugares públicos, sendo alugados regularmente para jantares privados ou festas "

A descrição destes barcos do porto de Cantão é acompanhada por oito desenhos dos principais tipos de juncos que foram executados, acrescenta o Sr. Mayers, pelo pincel dum artista chinês, que inspira toda a confiança na precisão do seu trabalho. Estes desenhos à linha têm os caracteres comuns às estampas chinesas, do género convencional e simbólico, em que a preocupação da exactidão, incide menos sobre o conjunto do assunto, que sobre pormenores secundários a maior parte das vezes sem interesse, no ponto de vista da documentação que é o objecto das nossas pesquisas. É por isso que não julgámos útil fazê-los reproduzir, reservando o seu lugar para desenhos ordinários, mais apropriados ao fim que prosseguimos.

SAMPANA DAN KE (nc 81)

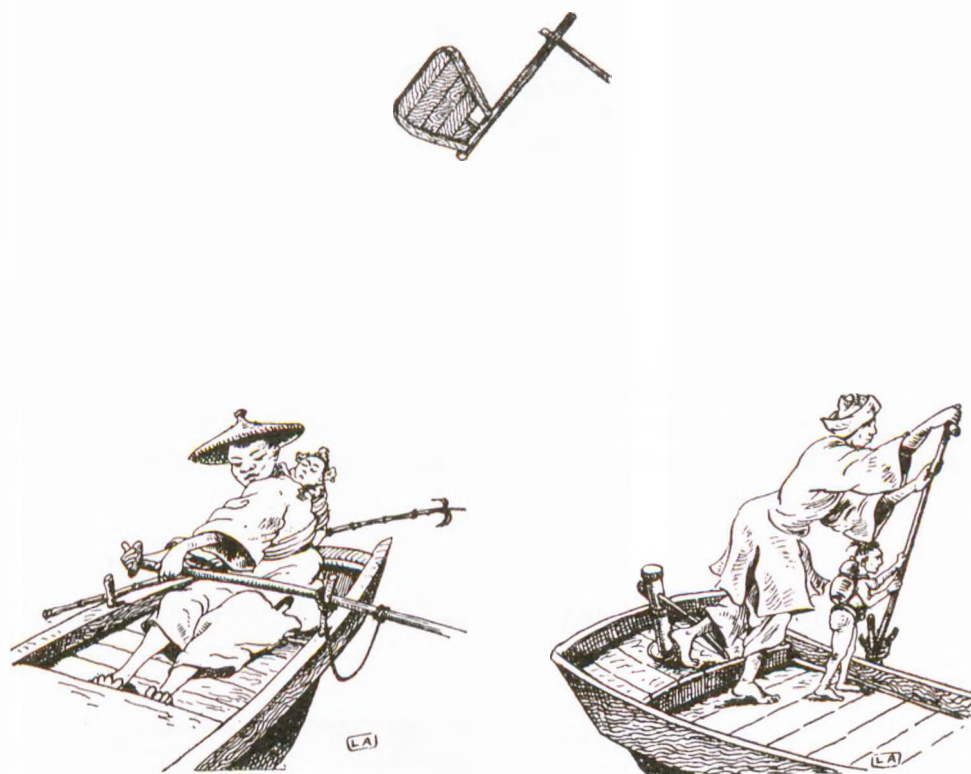
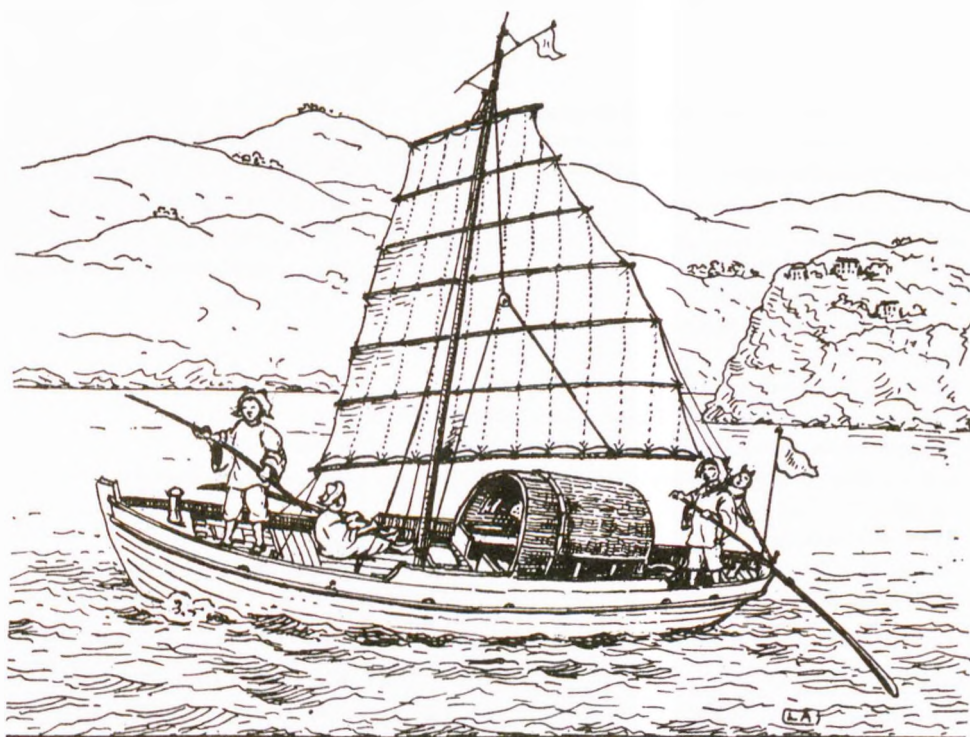
É o mais pequeno modelo, e ao mesmo tempo o que mais se encontra no litoral de Cantão e de Hong Kong e nas vizinhanças. Com seis a oito metros de comprido, o casco é arredondado, de madeira clara ou escurecida. O abrigo abaulado que fica por cima do convés, dá-lhe o aspecto duma casca de ovo, donde lhe vem o nome de Dan Ke ou Danka (estampa 10). É tripulado por famílias inteiras que erram ao longo das margens à procura da sua subsistência.

Esta população de barqueiros forma uma casta especial mantida à distância e desprezada pelos chineses. A sampana é geralmente conduzida por mulheres, enquanto os maridos estão empregados nos juncos de comércio. Uma delas, a mais velha, manobra à popa o leme de gingar que serve para o governo (Estampa 11), uma outra, sentada no convés, acciona o remo de vante, e a terceira segura o croque encastrado numa comprida vara de bambu, que desempenha um papel importante no rio, para prevenir os choques ou para apanhar os destroços flutuantes.

A parte de vante tem um convés pouco elevado acima da água, a borda levanta-se para ré e acaba num painel em forma de U. Uma forte cinta, saída ao longo da borda é guarnecida em todo o seu contorno por uma grinalda feita de um cabo grosso, que serve de salvaguarda às pessoas que caem à água. O interior é dividido em duas partes: a de vante reservada aos passageiros que se abrigam numa cabine geralmente muito limpa e ornamentada com imagens e flores; a de ré, ocupada pela família que compreende a maior parte das vezes muitas crianças. Esta sampana não tem mastro nem leme. As suas bordas de tempo estão cheias de objectos de toda a espécie, de cestos, gaiolas com galinhas, redes, ganchos, e uma data de trapada em farrapos flutuando à popa. Esta sampana, como tantas outras de maiores dimensões, dedica-se à pilhagem em volta dos navios fundeados, sobretudo durante o embarque do carvão. O produto da sua dragagem seria insignificante sem a cumplicidade dos cules do carvão que, de vez em quando, deixam cair pela borda, para as tancareiras, alguns cestos de carvão, que elas se apressarão a dragar, logo que o navio parta. Esta população dos Dan Ke está confinada por lei dentro das suas casas flutuantes. Não está submetida a nenhum imposto. Em compensação não podem ter a pretensão de exercer alguma função em terra. O culto dos antepassados é religiosamente observado por esta curiosa casta, cujas origens continuam obscuras.

Um canto do quarto familiar é reservado para a divindade tutelar e para as tabuinhas dos antepassados, junto das quais se queimam em permanência os pauzinhos de incenso. São estes barcos que pagam o maior tributo aos tufões que caem bruscamente, com um força aterradora, durante os meses de Julho, Agosto e Setembro.

SAMPANA PARA PASSAGEIROS

De estrutura fina e elegante lembrando a de um "yawl", com uma roda de proa bem lançada e uma popa arredondada em forma de "cu de galinha" esta sampana é sobretudo utilizada para as comunicações entre os navios e a terra (Estampa 12). Tem um comprimento de oito a dez metros. O casco é cuidadosamente envernizado, tem um convés até a ré do mastro, onde há um abrigo arqueado para os passageiros. A câmara fica no porão com dois bancos, mas por vezes o chão é ao mesmo nível do convés. Nesse caso os passageiros ficam acocorados

Estampa 11 Tripulantes de sampanas de Cantão

Estampa 12 Sampana de passagem - Hong Kong

debaixo da cobertura de esteira.

O convés é furado na parte de vante por uma escotilha que dá acesso a um reduto servindo de cozinha. Há só um mastro no centro da sampana, e como na maior parte das embarcações locais, o aparelho e os acessórios de manobra são do modelo ocidental, enquanto que as velas em tecido de algodão conservam o corte chinês, com vergas intermédias. O convés é defendido contra a surriada por uma pequena borda de tempo que sobe para formar os lados da câmara. A propulsão faz-se com dois remos a vante e com um leme de gingar à popa que serve também para o governo. A tripulação é de três homens, mas a maior parte das vezes é a família que vive a bordo que faz de tripulação.

Os homens das sampanas não têm boa reputação em toda a parte. São famosos, com justa razão, pela habilidade com que manobram e também pela destreza com que roubam os estrangeiros, o que os conduz até ao crime quando o passageiro isolado protesta e ameaça fazer queixa. Por isso, a polícia dos cais de Hong Kong, em especial, exerce um controlo severo sobre as idas e vindas das sampanas que transportam passageiros para bordo dos navios que estão no porto.

PLANO DUMA SAMPANA PARA PASSAGEIROS (Estampa 13)

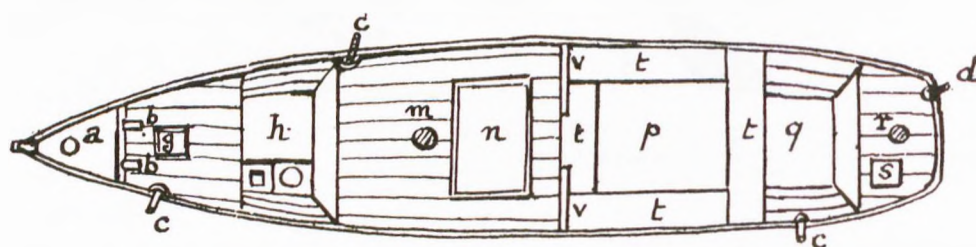



Fig. 1 Hong Kong - Plano duma sampana de passagem.

Fig. 1 a Cabeço de amarração.
b,b Cunhos horizontais para viragem.
c,c,c Toletes de remo.
d Apoio do leme de gingar.
g Painel do porão de vante.
h Cozinha com caixa de água.
m Mastro.
n Painel do porão que serve de câmara de dormir.
p Câmara dos passageiros com três ou quatro bancos, sendo um móvel a vante.
v,v Resguardos de madeira protegendo a câmara da surriada. A câmara é coberta com um tecto fixo de pranchas sobre o qual assentam duas palhotas móveis permitindo montar um abrigo a vante e a ré da câmara.
q Convés de manobra do remo de gingar.
r Madre do leme. Atravessa o compartimento de ré que é fechado por uma antepara estanque.

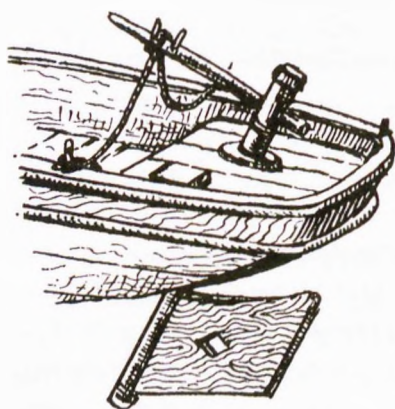



Fig. 2

Fig. 3

Fig 2 As formas de ré são de inspiração ocidental. O leme gira no convés por intermédio de um colar fixado na madre ou simplesmente por uma simples cavilha que a atravessa à altura do convés. É geralmente manobrado com o pé pela pessoa que comanda o leme de gingar. A porta tem um orifício destinado eventualmente à passagem de um vergueiro de protecção.

Fig 3 Croque encastrado em bambu com o ferro em forma de bico de pássaro

Fig 4 Esta figura mostra os pormenores de um dispositivo comum às sampanas e à maioria das embarcações chinesas para assegurar

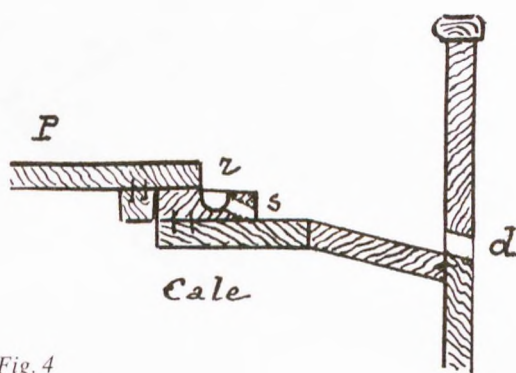



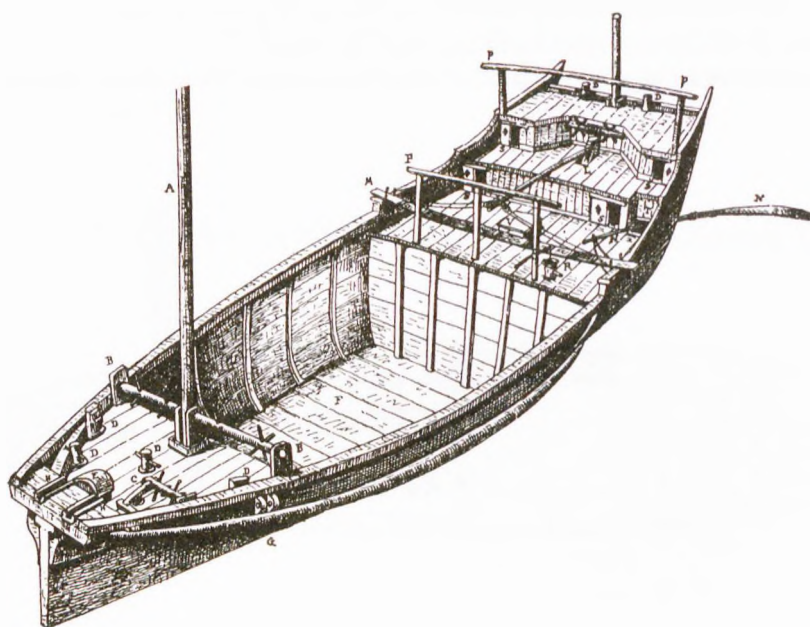
Fig. 4

o escoamento das águas do convés e evitar as infiltrações nos fundos do navio. Para este efeito os painéis do porão (P) assentam num enquadramento rectangular no qual se abre uma caleira (r) que recolhe as águas que caem sobre o painel e as despeja num ponto (s) no convés. Há o mesmo dispositivo nos navios ocidentais.

Nesta mesma figura nota-se a inclinação dada à última prancha lateral do convés, com vista a canalizar as águas e conduzi-las aos embornais (d), donde correm para o mar.

GRANDE JUNCO DE CARGA

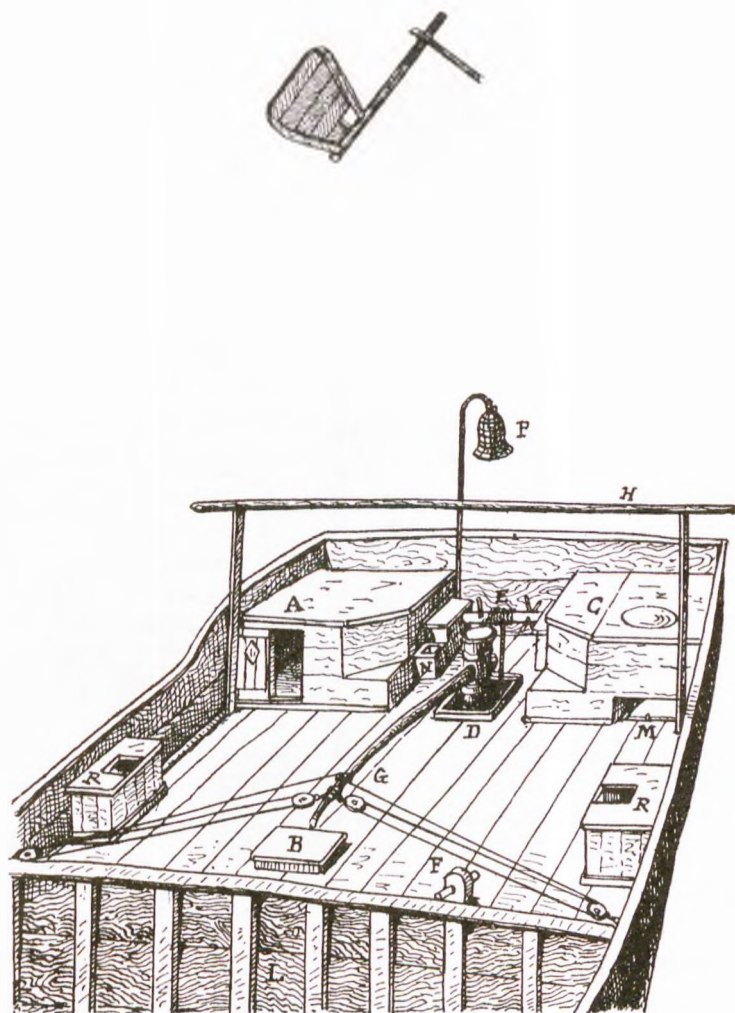
Este junco, (Estampa 14), é especialmente destinado ao transporte de mercadorias e do carvão ao longo do bordo dos navios a vapor de passagem em Hong Kong. De construção sólida mas pouco aptos para a navegação em alto mar, estes barcos atingem vinte e cinco a trinta metros de comprimento; seis a oito metros de boca, com uma capacidade de cem a cento e cinquenta toneladas. O porão de mercadorias ocupa metade do comprimento do barco com uma profundidade de três a quatro metros. Pode ser coberto por um feixe de esteiras móveis ou por um toldo de tecido verde em quadros móveis. O convés é plano, pouco elevado sobre a linha de água na parte de vante e do centro, e eleva-se de seguida acentuadamente até às galerias de ré, onde se encontram os alojamentos. Um mastro único colocado a vante do porão, com a altura duma vintena de metros, de grande diâmetro, ligeiramente inclinado para a proa, enverga uma grande vela de tipo local.

Uma segunda vela de fraca envergadura é às vezes içada num mastro de contra mezena na galeria de ré. Nas manobras no porto e com calma, estes juncos recorrem a um ou dois grandes lemes de gingar dispostos a um bordo, em aberturas feitas no painel da popa. Este painel é plano, de perfil rectangular com um leme perfurado, cuja madre sai por fora do tabuado. O conjunto destes dispositivos do convés está representado em perspectiva na Estampa 14.

Estampa 14   Hong Kong - Grande junco de carga

A. Mastro grande mantido entre duas falcas que servem de apoio aos guinchos B. B. que servem para a manobra da vela.
C. Guincho móvel para a manobra das âncoras. Coloca-se, conforme necessário, a um bordo ou outro.
D. Cabeços para amarração. Cinco no convés a vante, dois no convés a ré.
E. Painel de correr do porão de vante.
G. Cunho para espertar os ovéns. Fica entre a borda e a cinta.
H. Condutas para passagem da amarra da âncora. A extremidade de fora tem uma roldana sobre a qual a âncora que não está em uso fica suspensa.
F. Porão das mercadorias.
L. Abertura para a passagem da madre.
M. Plataforma móvel onde fica o homem do leme.
N. Leme de gingar de ré. Os homens que o manobram colocam-se em duas filas, uma no convés, a outra numa prancha no exterior do costado, aguentada por dois cabos.
P. Apoio da vela grande
Q. Apoio da vela da contra mezena.
R. Bomba do porão
S. Portas de correr dando acesso aos alojamentos; no andar superior alojamento do patrão a estibordo, cozinha a bombordo; no andar inferior alojamento da tripulação. O acesso a estes andares é feito por escadas colocadas aos bordos.
T. Passagem para o leme de gingar.
V. Painel do porão de ré

A plataforma superior por cima da cozinha e do alojamento do patrão tem um comprimento de dois a três metros; a segunda, três a quatro metros; o convés que cobre o porão de ré tem cinco metros de comprido. A Estampa 15 mostra a instalação do convés de ré de um junco de carga de quinze a vinte metros de comprimento. Os dispositivos são análogos aos do grande junco anterior mas o convés só tem um rufo com cerca de um metro e meio de altura, que serve de alojamento ao patrão a estibordo e de cozinha a bombordo. A tripulação ocupa o compartimento por baixo, cujo acesso se faz por um painel aberto no convés.

BARCAÇA

Há no fundeadouro de Hong Kong enormes barcaças (Estampa 16), de construção rústica e de modelo idêntico aos dos juncos de carga salvo na parte de vante que é quadrada e não tem plataforma. Comprimento vinte e cinco metros, boca seis metros a vante e oito a ré. Tem dois mastros de carga de oito a dez metros de

Estampa 15 Hong Kong - Pequeno junco de carga, convés a ré

A. Alojamento do patrão
B. Painel de acesso ao alojamento da tripulação
C. Cozinha
D. Abertura para a cabeça da madre do leme
E. Guincho do leme
F. Cabeço para amarração
G. Cana do Leme
H. Apoio da vela
L. Porão das mercadorias
M. Abertura praticada no painel de ré para a passagem do leme de gingar
N. Latrina
P. Farol
R. Caixas de água

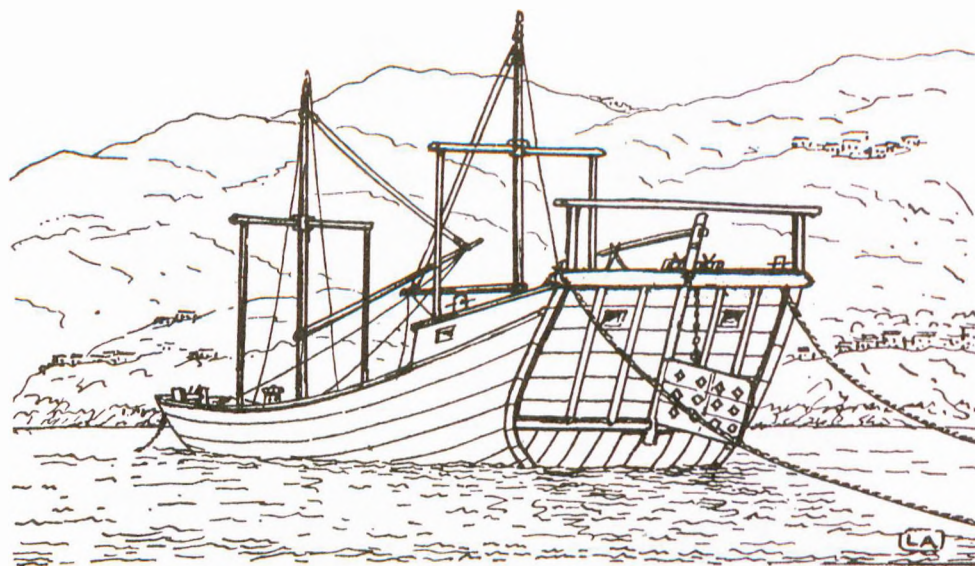
altura que se apoiam cada um num quadro de madeira de seis a oito metros de altura destinado a reforçar os mastros na manobra de grandes pesos. O mastro de vante é o único que tem vela. O painel de popa é quadrado, com abertura para a manobra do leme de gingar. O leme perfurado do tipo comum pode ser içado ou arriado por meio de um guincho. A propulsão é dada por dois lemes de gingar colocados a vante, um a cada bordo e manobrados cada por dois homens que ficam de pé numa prancha móvel saída para fora.

NAVIO DE RODA (LUN CHUAN) (nc 82)

O navio de roda utilizado pelos chineses é certamente uma das mais curiosas aplicações da força humana à locomoção de um navio (Estampa 17).

Pode-se ver ainda hoje no rio de Cantão, nomeadamente entre Longzhou (nc 83) e Nanning (nc 84), alguns espécimes destes singulares navios, evoluindo com perfeita facilidade no meio dos juncos e dos barcos a vapor, aos quais foram buscar o carácter arcaico e os processos modernos.

Será de ver nestas curiosas construções uma origem estrangeira inspirada nos antigos barcos de rodas que frequentaram as costas da China por volta de 1840?

Este pensamento vem naturalmente ao nosso espírito e é com convicção que viajantes europeus julgaram ver nestes barcos chineses o primórdio da evolução da marinha de vela depois do seu contacto com a marinha de vapor dos Ocidentais.

Estampa 16 Hong Kong - Barcaça

Na realidade o navio de rodas é uma invenção muito antiga; o lugar onde teve origem é tão impreciso como a época da sua primeira aplicação, de forma que não é possível dar a prioridade a uma ou outra das nações do Oriente ou do Ocidente.

Não há dúvida que muito antes da aplicação do vapor à navegação, houve a ideia de fazer mover os navios por meio de rodas postas em acção pelo efeito da força muscular dos homens e mesmo dos animais.

As rodas de pás contam-se no número das máquinas muito antigas que Vitrúvio, que viveu alguns anos antes de Jesus Cristo, diz não saber quem fora o inventor.

Os anais chineses fazem menção de navios a rodas que foram usados como engenhos de guerra nos primeiros séculos da nossa era.

Durante o reinado de Gaozong (nc 85) (1127 a 1163 depois de Cristo), da dinastia dos Song meridionais, houve uma rebelião perto do lago Taihu(nc 86), chefiada por um tal Yangyao (nc 87).

O Imperador enviou contra ele tropas comandadas por Yue Fei (nc 88) e o historiador, ao descrever a vitória final, dá uma explicação a que não falta originalidade: " os navios de Yue Fei fendendo a água com as suas rodas avançaram como se voassem, levavam aos bordos varas para bater e aniquilar os navios sobre que corriam. Yue Fei espalhou na água palha e madeira podre a fim de obstruir as rodas e impedir que se movessem. Obteve uma vitória total e Yangyao achando que a sua manobra era inoperante deitou-se à água desesperado e afogou-se (1)". Na colecção dos *Livros Antigos e Modernos aprovados pelo Imperador* no fim do século XVI, encontra-se a descrição seguinte, acompanhada da gravura de um junco com rodas que existia nessa época:

"Este navio tem o comprimento de quarenta e dois pés e uma boca de treze pés. Uma prancha de um pé de largura está fixada horizontalmente acima e fora do casco. Por baixo desta prancha e mesmo junto ao casco há duas rodas de cada bordo.

Estas rodas mergulham na água à profundidade de um pé, e são movidas pela força humana. A velocidade do navio é muito grande. O porão de vante tem oito pés de comprimento, o do centro vinte e sete pés, o de ré sete pés. Este porão tem por cima uma cabine donde se manobra o leme. Por cima do porão central há um abrigo

1) Z. Volpicelli. Ancient use of wheels for the propulsion of vessels by the Chinese," Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society. T. XXVI. 1891-92."

feito com pranchas protectoras com janelas móveis ornamentadas com cabeças de tigre. Estas janelas, em número de seis, têm o comprimento de cinco pés e a altura de dois.

Em presença do inimigo, os soldados atiram primeiro do interior, flechas, projécteis de fogo, sem serem vistos. Se as forças inimigas são inferiores às nossas, os nossos homens abatem então as pranchas móveis e ficam fora do navio.

O barco é coberto com peles de boi, de maneira que se podem lançar do interior, com toda a segurança, bolas de fogo, lanças e flechas até que o inimigo tenha sido vencido ou queimado ".

O Padre Amiot nas "Memórias sobre a China" faz a seguir à descrição do navio de rodas, tirada sem dúvida da mesma fonte a reflexão seguinte : " Este aparelho poderia provocar qualquer invenção útil para fazer andar os nossos navios em tempo calmo, se os fizesse andar uma légua, isso seria suficiente talvez, para os tirar de um mau passo ".

O aparelho propulsor do navio chinês, que remonta com certeza à Alta Antiguidade, não sofreu nenhuma modificação com o correr dos séculos, e, tal como o vemos hoje, tal era ele, sem dúvida, quando começou.

Estes navios, movidos como os seus antecessores pela força humana, distinguem-se dos primeiros navios europeus, por só terem uma roda a ré, em lugar de duas colocadas nos bordos. Este dispositivo tem a vantagem de permitir a estes navios circular com mais facilidade entre as centenas de juncos e de sampanas que atravancam os rios chineses. Pelo contrário, a sua realização necessita de um mecanismo mais complicado, visto que o movimento da roda não pode fazer-se senão por meio de bielas e manivelas, enquanto que para as rodas de lado o movimento se transmite directamente ao eixo dessas mesmas rodas. Nos seus princípios o navio de rodas foi utilizado como rebocador, amarrado de braço dado com o navio que levava os passageiros e as mercadorias. Depois veio o barco de rodas levando ele mesmo os passageiros, como existe nos nossos dias.

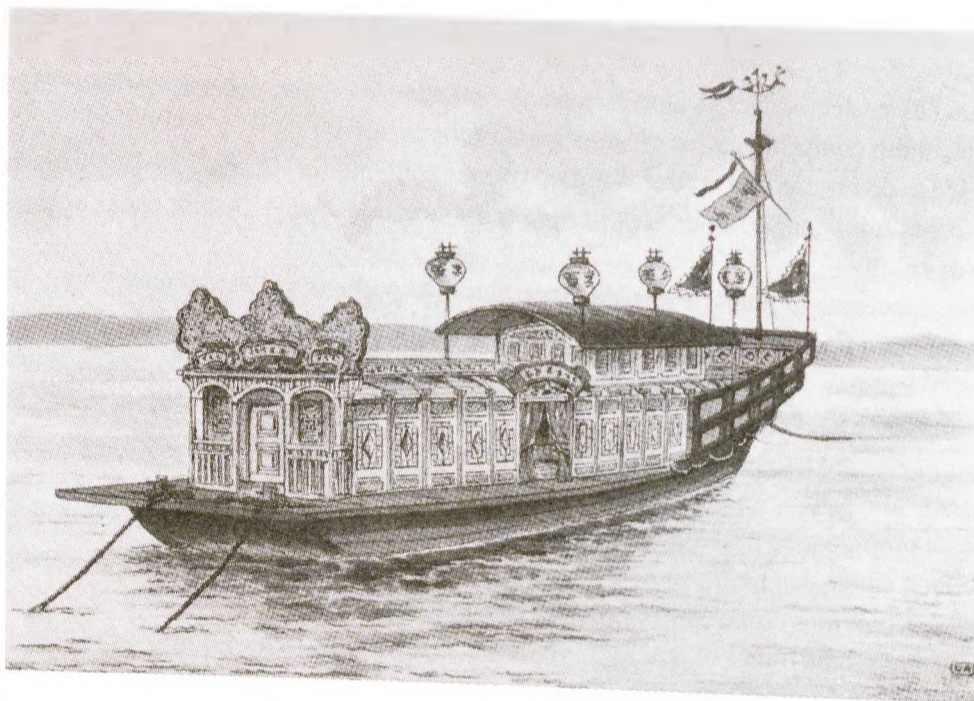
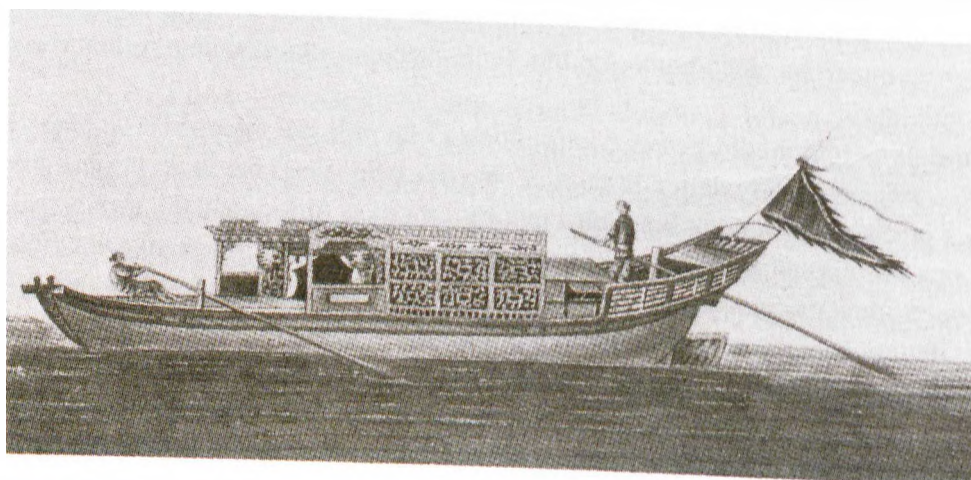
Os navios com roda à popa são compridos e baixos, e duma capacidade que não vai além das cem toneladas. O interior é dividido em dois compartimentos, sendo o de vante o maior, destinado aos passageiros que devem estar sentados ou deitados, porque a câmara tem pouca altura. O compartimento de ré, mais alto, contém a maquinaria accionada por uma vintena de homens. O rufo dos passageiros é coberto de um tejadilho plano, onde fica grande número de passageiros igualmente sentados ou deitados, abrigados pelas esteiras de bambu.

O homem do leme ocupa um posto no extremo de ré por cima da maquinaria que comanda.

Se penetrarmos neste pequeno reduto, veremos uma maquinaria rudimentar composta de eixos, bielas e manivelas, todos eles feitos de ferro e madeira pouco aparelhados. Em três ou quatro eixos de madeira paralelos, de diâmetro bastante grande, colocados horizontalmente de um bordo ao outro do navio, estão dispostos perpendicularmente quatro ou cinco grupos de três pedais sobre os quais actuam os homens para accionar a roda de pás.

O movimento de rotação dos pedais é transmitido a esta roda por intermédio de bielas e manivelas de ferro, colocadas a cada bordo, no exterior do casco. Como é de pensar, esta mecânica tão primitiva está longe de funcionar com a precisão e a flexibilidade duma máquina a vapor. Anda, contudo, menos mal, umas vezes a direito, outras vezes de esguelha, mas deste movimento, ainda que imperfeito, resulta um efeito de propulsão que, pouco a pouco, toma um andamento regular e pode atingir três a cinco quilómetros por hora.

A equipa motora compõe-se duma vintena de chineses, de cara macilenta, escorrendo suor, tricotando com as suas pernas esqueléticas uma sarabanda desenfreada, tendo por fundo a barulheira das peças da máquina mal regulada. É uma visão dos forçados de outrora, condenados a fazer andar à roda sem parar a gaiola do esquilo. Mas na China, espectáculos deste género são frequentes e não despertam nada a compaixão do público indígena. É verdade que estas equipas são a maior parte das vezes compostas de voluntários que oferecem gratuitamente os seus serviços em troca da viagem.

Os chineses para exprimirem na sua língua a palavra "barco de rodas" escrevem Lun Chuan, o que

Estampa 18 Cantão - Barco de flores (Hua Chuan)

Estampa 19 Cantão - Pequeno barco de flores (gravura chinesa)

significa "roda-barco"; o mesmo barco com propulsão a vapor, escrever-se-á Huo Lun Chuan, fogo, roda, barco, ou ainda Ming Lun Chuan, vapor, roda, barco.

No entanto, a palavra Lun Chuan não se aplica sempre ao barco de rodas, pode designar, segundo certos autores um barco qualquer que faz um serviço periódico, levando-o depois de um certo tempo, ao ponto de partida. Neste caso a palavra " roda" não deve ser interpretada como um aparelho de propulsão, mas como a expressão de um serviço circular.

Vê-se por isto, como a língua chinesa se pode prestar a interpretações inesperadas e mesmo a uma certa confusão em traduções de aparência muito simples.

BARCOS DE FLORES

Cantão é bem conhecido dos estrangeiros pelos seus "barcos de flores", em Chinês " Hua Chuan" (nc 38) (Estampa 18), construídos especialmente para festas finas, jantares, ceias e distrações de toda a ordem. São barcos enormes amarrados de braço dado, em várias filas ligadas por passagens e formando na água uma pequena cidade com ruas muito animadas, mal chega a noite.

O barco de flores não é um lugar público, mas antes um salão elegante flutuante que os chineses ricos alugam para receber os amigos e para festas de prazer, seja fundeados, seja subindo ou descendo o rio durante os calores de Verão. O casco é quadrado e maciço e não se presta para navegar; não têm, nem mastros nem velas, e o único meio de locomoção consiste no uso de alguns remos instalados na plataforma de vante, e de varas de oito a dez metros que os homens enterram no fundo lodoso e que empurram com toda a força que têm. A manobra é árdua, o andamento muito lento, os homens parecem andar no estreito passadiço colocado nos dois bordos ao longo dos alojamentos, mas é o solo que se desloca sob os seus passos e não o seu corpo, que não avança.

A forma geral é de um batelão, com vinte e cinco metros de comprido, com uma boca de cerca de cinco metros, a proa plana e pouco elevada sobre a água. A popa apresenta, pelo contrário, uma curvatura muito acentuada cujo cume atinge a plataforma que serve de cobertura aos apartamentos construídos sobre o convés.

Estes apartamentos constam de um ou dois salões magnificamente decorados de painéis esculpidos e dourados, de inscrições e de desenhos variados; o mobiliário é particularmente elegante com sofás em madeira de Cantão, mesas e canapés guarnecidos de placas de mármore onde está todo o arsenal de que precisa o fumador de tabaco ou de ópio. No tecto, lanternas multicores de formas variadas, ligadas por grinaldas de flores, completam a decoração, do mais puro estilo chinês. A parte de ré do barco é reservado para o serviço e o pessoal.

Por cima destes alojamentos, salões de menor importância estão igualmente disponíveis para os clientes que podem tomar chá e respirar o fresco da tarde num terraço guarnecido de flores e de lanternas multicores, ouvindo ao mesmo tempo as melodias de elegantes cantoras de voz estridente.

Durante as noites de Verão estes barcos, brilhantemente iluminados e com grinaldas e cestos de flores, são uma visão de um encanto incomparável, mas desde que chegam as primeiras claridades do dia, este belo cenário muda de aspecto, e estes brilhantes pirilampos, não mostram mais que a pobre e triste vestimenta de um junco abandonado.

Marco Polo na descrição que faz da "muito nobre e magnífica cidade de Qin Sai", hoje Hangzhou (nc 89), faz alusão aos " barcos de prazer" que existem em grande número no lago Taihu. Esta descrição lembra a dos barcos de flores de Cantão, e também de Suzhou (nc 90) que possui um grande número no seu magnífico lago.

"Estas barcas, diz Marco Polo, têm quinze a vinte passos de comprido. Qualquer pessoa que deseje divertir-se na companhia da mulher ou dos amigos aluga um destes barcos que estão sempre em perfeito estado, com mesas e cadeiras, e tudo o que é necessário para uma boa recepção. O rufo é encimado por uma plataforma

onde os marinheiros se colocam para empurrar a barca com compridas varas que apoiam no fundo do lago que é pouco profundo. Os salões são pintados, no exterior, de diversas cores com ornamentações várias, e todas as outras partes do barco são igualmente decoradas com pinturas. De cada bordo há janelas que se podem abrir à vontade dos convidados que podem assim, continuando sentados à mesa, olhar para todas as direcções e gozar as admiráveis paisagens que desfilam diante dos seus olhos.

Estes navios, diz por sua vez o Padre Martini (1), que se poderiam chamar com propriedade palácios dourados, por que estão pintados de várias cores, e porque tudo ali brilha como o mais fino e puro ouro, pois é ali que a magnificência e a pompa dos festins, dos espectáculos e dos olhos brilham todos os dias. Os chineses de Hangzhou, que são igualmente escravos da volúpia, encontram aí tudo o que possam desejar ".

Vê-se que a voga dos barcos de flores e das suas brilhantes decorações não data de ontem. As descrições de Marco Polo e do Padre Martini, concordam em todos os pontos com as de hoje, e sem dúvida que o mesmo acontecerá para outros assuntos que se apresentam diante dos nossos olhos.

PEQUENO BARCO DE FLORES

Xiao Hua Chuan (nc 91). Para as suas deslocações nos múltiplos cursos de água que regam o vasto delta do Xi Jiang (nc 35), os chineses de Cantão servem-se de um junco de pequenas dimensões especialmente destinado a passeios e festas de prazer. Estes juncos conhecidos com o nome de Xiao Hua Chuan - pequeno barco de flores - são decorados com um certo luxo que está longe de igualar o dos grandes barcos que estão fundeados nas margens de Cantão. Os ocupantes dispõem do rufo central (Ver Estampa 19) confortavelmente instalado como sala de recepção guarnecido com grandes divãs, que estão preparados com todo o arsenal do fumador de tabaco ou de ópio. Quando a noite chega, anteparas móveis são colocadas no interior do rufo para transformar o local em quartos de dormir. A antepara de vante do rufo dá acesso a uma varanda aberta para três lados onde se vem tomar o fresco. A antepara de ré comunica com a cozinha e o alojamento dos criados.

BARCO DE MANDARIM

Guan Chuan (nc 92). O barco representado pela Estampa 20, segundo uma estampa chinesa a cores do século passado, é especialmente destinado ao serviço dos mandarins para as suas recepções e passeios recreativos no rio de Cantão e nas suas vizinhanças. Há muitas analogias com o barco de flores que acabámos de descrever, mas além disso é equipado com um mastro bípode de abater, permitindo-lhe navegar à vela e passar debaixo das numerosas pontes do delta do Xi Jiang. Como este último, está preparado unicamente para a navegação em rio, com um convés plano pouco elevado acima da linha de água, elevando-se na parte de ré para formar uma larga galeria saída como as dos juncos de mar.

A equipa de alagem, munida de grandes varas, pode circular facilmente por fora do convés ao longo dos sumptuosos apartamentos ocupados pelo mandarim. Na fachada de vante abre-se o salão de recepção encimado pelo guarda sol com duplo folho vermelho, distintivo dos funcionários chineses. Na parte de ré do convés, muitas bandeiras, flâmulas e lanternas completam a decoração exterior deste luxuoso barco cujo número e elegância diminuem de dia para dia para dar lugar à inconfortável e vulgar chalupa a vapor.

Vários viajantes do século passado descreveram sob o nome de barco-mandarim uma canhoneira finamente construída com vista à corrida e equipada por numerosos soldados, empregados principalmente na manobra dos remos. Estes barcos são armados com dois ou três velhos canhões montados em reparos de madeira. O seu papel consiste em policiar o rio, cobrar os impostos e dar caça aos piratas e aos contrabandistas que dispõem também de barcos rápidos. O barco mandarim, escreve Murphy Dermont (2), é uma obra prima de arquitectura

1) Histoire de la Chine, pelo Padre Martini, 1658.

2) La Chine Ouverte, por Old Nick- Paris 1845

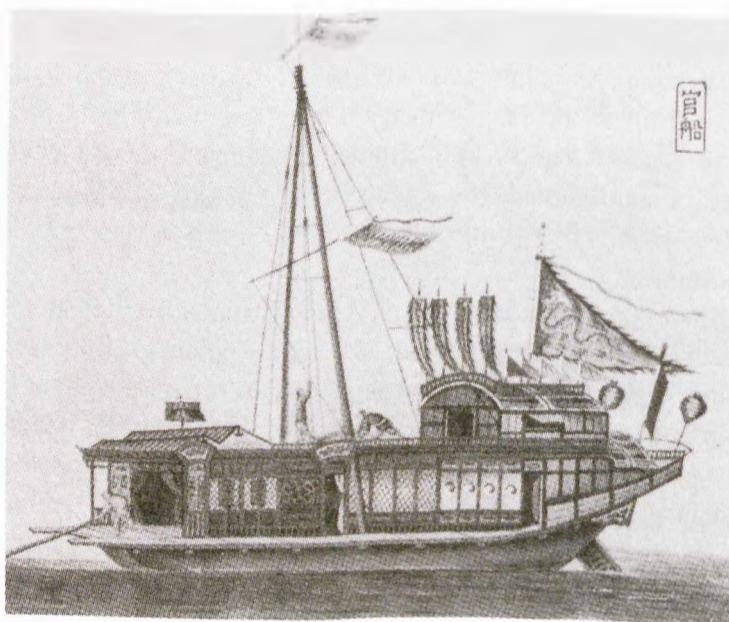
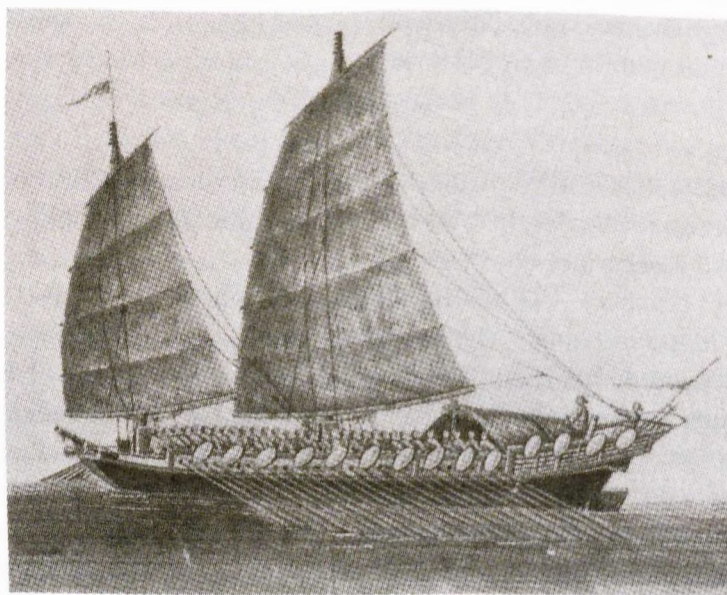
Ver sobre este mesmo assunto a descrição dada em The Fan Qui ou Foreigner in China, por C.T. Downing. Londres 1840; *onde fomos buscar alguns pormenores sobre o barco mandarim.*

neste país, e, talvez, pelo menos no que diz respeito à elegância, nunca fosse ultrapassado em qualquer outra parte. De longe, visto na água, dir-se-ia um insecto brilhante. A parte de baixo do casco é pintada de branco, enquanto a parte superior é de um azul pálido, ao qual se dão os tons delicados do azul ultramarino. Nesta parte do barco abrem-se a cada bordo uma trintena de aberturas ovais cercadas de vermelho vivo, dando passagem ao mesmo número de compridos remos pintados de branco, que nunca são metidos dentro, mesmo que não estejam em serviço, mas simplesmente sobrepostos uns sobre os outros contra os flancos do navio, como se fossem as barbatanas de um peixe cansado.

No convés, em madeira dura, polida e reluzente, os marinheiros indolentes acocoram-se, enquanto o mandarim, deitado numa esteira à popa, aspira deliciado o fumo de um charuto. A sua posição indolente e os ricos fatos de seda bordada e ondeados, não dão uma grande ideia do seu valor como guerreiro. Os soldados nus até à cintura durante os grandes calores identificam-se pelos bonés de palha entrançada ornamentados com flores pintadas e de forma parecida com um pequeno passador. Ocupam com o chefe um abrigo formado duma cobertura ligeiramente inclinada dos dois lados e sustentada por dois prumos. É uma espécie de chapéu de sol de madeira, que tem festões desenhados a ouro e vermelhão. O interior do tecto é ornamentado com desenhos fantasistas.

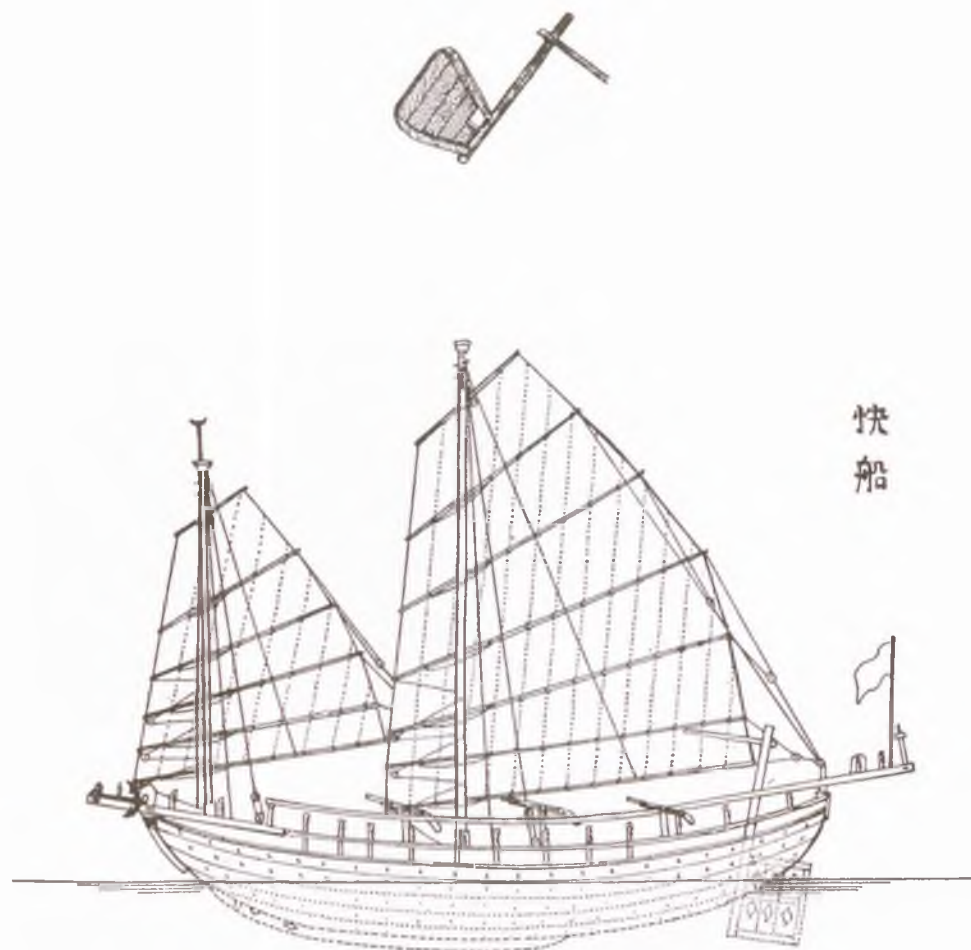
Quando o calor ou o frio excessivos tornam este abrigo insuficiente, sobrepõem-se-lhe grandes esteiras de palha de arroz, dispostas de maneira a dar a aparência de um tecto de colmo duma casa de campo. As velas são de esteira fina, cuidadosamente cosidas, instaladas em dois mastros, cujos topes são prolongados por varas delgadas onde se penduram alternadamente bolas douradas ou pequenas bandeiras multicores. No extremo de ré ergue-se um pequeno mastro que serve de pau de bandeira a uma grande bandeira branca, no centro da qual há uma inscrição em caracteres de um vermelho berrante. As partes essenciais desta embarcação militar não foram ainda mencionadas. Constituem o armamento principal do barco mandarim. Os canhões são fundidos, bastante grosseiramente manufacturados, mas tão bem dissimulados e envolvidos por franjas e ornamentos de toda a espécie, que é difícil descobrir de que metal são feitos. Pequenas bandeiras em seda de cores vivas estão sempre perto da boca dos canhões. Um grande número de lanças de bambu estão dispostas ao longo dos bordos, na proximidade de escudos ornamentados com pinturas, que estão suspensos ao longo dos lugares dos remadores. É assim o barco mandarim. Vendo-o deslizar na água com os seus remos brancos, as suas bandeirolas flutuantes, o tecto sarapintado reflectindo o sol, não se lhe atribuiria outro emprego possível que o de tomar parte numa regata ou num pacífico passeio por mar. É no entanto o senhor, ou melhor, o polícia do rio.

Quando se vê o barco dos contrabandistas, cujo número de remos fez com que os europeus o conheçam por " centopeia," ou se esconde, ou foge, a não ser que ouse arriscar-se a combater. Este barco não traz ornamentos nem pinturas; o casco é de cor castanha, e as velas de esteira de um tom amarelado içam-se em dois grandes mastros. Os topes destes contrabandistas são visíveis através das filas de lanças e de escudos que estão ao longo dos pavezes. Em suma, este barco tem muitas semelhança com a forma do casco, a mastreação, o aparelho, do barco mandarim, mas este difere da "centopeia" pelas pinturas brilhantes e pela profusão dos seus ornamentos que lhe valeram ser comparado a um brilhante insecto.

As obras citadas acima, nas quais colhemos estas informações, não têm desenhos destes dois barcos. No entanto, a de Old Nick, *La Chine Ouverte* apresenta como barco-mandarim uma espécie de barco de flores ornamentado de bandeiras e de distintivos dos mandarins, gravura que não julgámos dever reproduzir, porque não corresponde à descrição dada nesta obra. Pelo contrário, o junco de guerra de Cantão, reproduzido na Estampa 21, segundo uma antiga estampa chinesa em papel de arroz, pareceu-nos ser ilustrativa, muito especialmente em relação ao barco dos contrabandistas.

Estampa 20   Cantão - Barco de mandarim (gravura chinesa)

Estampa 21   Cantão - Antigo junco de guerra (gravura chinesa)

KUAI TING (nc 56)

O Almirante Pâris, de quem se conhece a obra admirável, destinada a salvar do esquecimento as construções marítimas de todos os países e de todas as épocas, deu-nos nos seus " Souvenirs de Marine Conservés"(1) a descrição de um junco das províncias meridionais da China acompanhada de várias figuras com as dimensões dos seus diversos elementos. As considerações que faz àcerca deste junco, chamado pelos chineses Kuai Ting e pelos ingleses "fast boat", são de grande interesse. Assim, o melhor que podemos fazer é reproduzi-las integralmente (Ver Estampa 22).

1). Collection de Plans ou dessins de Navires et de Bateaux anciens ou modernes existants ou disparus - 2ème Partie. Planche nº 80. Gauthier-Villars, Quai des Grands-Augustins, Paris.

Estampa 22   Kuai Ting (barco rápido)

"Os chineses, com tão má reputação marítima, não merecem o nosso desdém no que diz respeito à grande navegação, pois têm para a cabotagem, e sobretudo para a pesca, barcos muito notáveis e superiores à maior parte dos das nossas costas. Estes barcos comportam-se muito bem em mar agitado, com ventos violentos. Os seus princípios considerados absurdos durante muito tempo, ou pelo menos bizarros, foram adoptados nos barcos rápidos da América; assim, a sua boca máxima é à popa, imitando os pássaros palmípedes, para os quais esta conformação deve ser importante para a natação, visto que dela resulta uma dificuldade para andar em terra. Pelo contrário, os peixes, inteiramente imersos e de que os mais rápidos nos serviram de modelo, são mais largos para o lado da cabeça. Esta diferença tão característica levou a copiar exactamente as formas de um bom modelo chinês do género de barco que os europeus chamaram "fast boat", e a sua linha de água traçada na parte inferior da Estampa 22, mostra uma curiosa parecença com a de dois iates célebres. Resulta do isolamento do leme e das formas da popa que disso são consequência, que depois de ter cortado a água lateralmente com as formas finas da proa, os chineses enchem o vácuo a ré, elevando-a para a superfície, em lugar de se concentrarem contra o cadaste. Terão achado assim o mínimo de resistência tanto à saída como à entrada ? A sua marcha rápida para um transporte moderado pareceria fazê-lo crer e as imitações recentes dos Ocidentais confirmá-lo--iam.

Quanto ao modo de construção, só difere do nosso pela ligação directa das pranchas entre elas com pregos compridos introduzidos numa pequena cavidade em forma de nicho, de forma a penetrar em duas pranchas (1). Esta ligação, que falta aos nossos construtores é usada na costa de Malabar, na Arábia, e encontra--se de novo no Mar Negro. A quilha é apenas uma peça adicional, cuja perda não provocaria água aberta; é muitas vezes perfurada com furos em forma de losango, como o leme, cuja superfície é sempre muito grande.

Este género de barco é o mais comum na China; é a expressão do tipo local, anda bem e comporta-se perfeitamente com mar grosso.

Por vezes não têm maiores dimensões que as de uma canoa grande, sem mudar de natureza. Há-os com linhas de água notavelmente mais finas e que têm mais velame. São em geral cobertas com galipote. As marcas triangulares nas pranchas são cavidades para pregos que se pregaram nesses planos e que se enchem de betume.

1). Ver no Tomo II, Construção de um junco, a descrição deste processo de ligação.

Eis as dimensões principais de um grande junco de que há um modelo no Museu da Marinha :

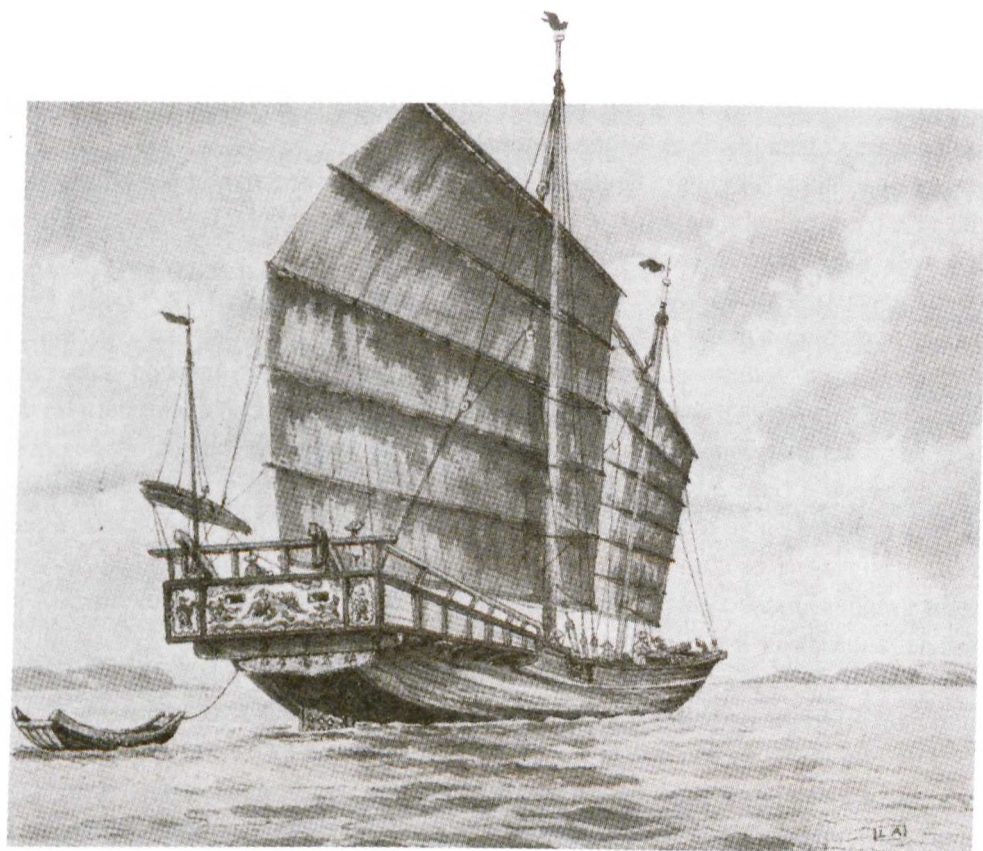
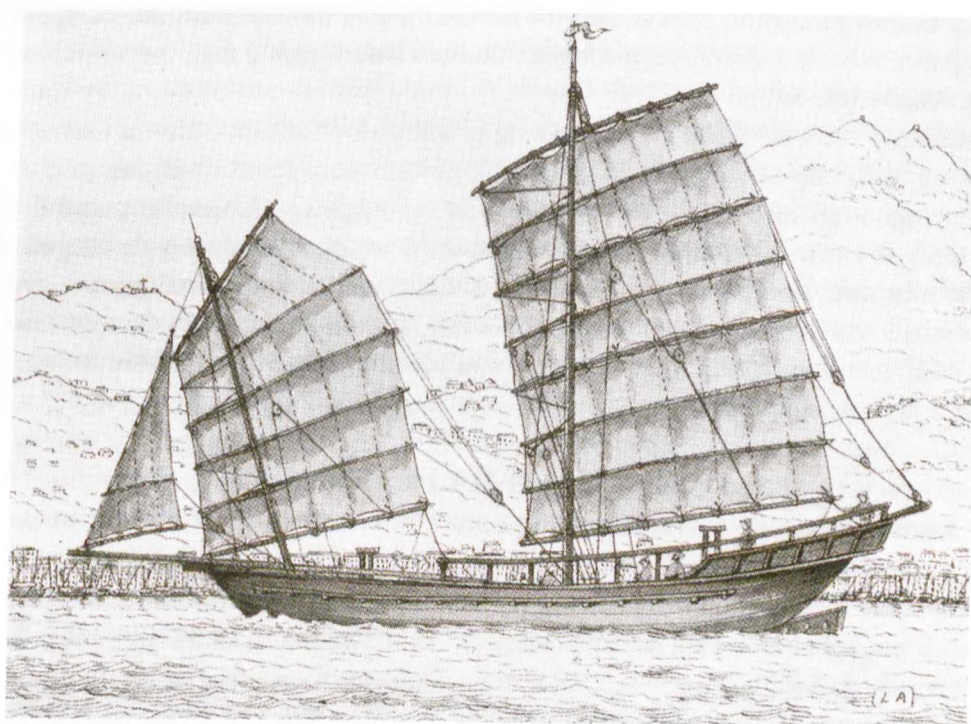
Comprimento máximo	27,5 m
Comprimento na linha de água	21 "
Boca por fora da borda	6 "
Pontal	2,60 "
Superfície da porta do leme	6 m^2
Altura do mastro grande sobre o convés	16,30 "
Diâmetro da enora	0,34 "
Diâmetro na romã	0,28 "
Altura do mastro de vante	13,20 "
Comprimento da verga superior	5,10 "
Comprimento da verga inferior	13 "
Superfície da vela grande	141 m^2
Superfície da vela do mastro de vante	51 "

JUNCOS DE COMÉRCIO

A forma do casco é caracterizada por uma proa baixa e afilada, com plataforma trasbordando os bordos e servindo de apoio às âncoras. A linha do convés sobe regularmente, sem tosado, para ré, onde se vai expandir para três lados e sobressai com uma grande galeria (Estampa 23). A parte de ré do casco tem formas arredondadas de inspiração ocidental; não há cadaste. O leme, segundo o método chinês, não tem ferragens nem está ligado rigidamente ao casco. É suspenso por uma talha de um guincho que permite arriá-lo à profundidade desejada, às vezes abaixo do tabuado do fundo, ou retirá-lo da água. Nesta última posição a porta encaixa-se num corte do casco cuidadosamente protegido com anteparas (Ver Fig. 1 da Estampa 38, II Cap.).

Este dispositivo de casco é próprio dos juncos de Guangdong, ao mesmo tempo que a porta de leme de grandes dimensões é perfurada com numerosos orifícios com o fim de aliviar o esforço sobre a cana, sem por isso diminuir a eficácia do leme. O homem do leme fica, como no junco de pesca de Hainan (nc 94), sobre uma parte elevada do convés servindo de alojamento ao capitão e família e onde estão reunidos a cozinha, o paiol de mantimentos, as caixas de água, e a pequena capela consagrada às divindades do mar. Fica ainda na popa o potente leme de gingar que constitui o meio de propulsão mais prático em rio e nas grandes aglomerações de navios. Os grandes juncos servem-se muito de lemes de gingar laterais, colocados pelo través do mastro grande, e manobrados à maneira dos do Alto Yangzi Jiang por quatro homens alinhados numa plataforma exterior. Os juncos de rio têm esta plataforma que serve à tripulação para navegar à vara nos fundos baixos. A alagem faz--se habitualmente com um cabo amarrado ao tope do mastro, e manobrado por seis a oito vigorosos barqueiros. Este cabo é feito, como o que se usa no Alto Yangzi Jiang, de lamelas de bambu entrançadas.

A mastreação compõe-se de dois ou três mastros dispostos e aparelhados ao modo habitual; as velas são do tipo de pendão, com um corte arredondado na parte superior e consolidadas geralmente por quatro ou cinco vergas intermédias. No princípio do século eram ainda feitas todas de grandes tiras de esteira finamente entrelaçadas, mas a duração não ultrapassava um ano, se bem que fossem reforçadas por redes de rota nos pontos sujeitos a atrito. Hoje, as velas são em tecido de algodão, por vezes compostas de duas ou três partes ligadas por ilhozes às vergas intermédias (Estampa 24).

A bujarrona é de uso muito espalhado nos juncos de Hong Kong e de Cantão. Mas o marinheiro chinês, como observador prático, compreendeu os inconvenientes da vela dos Ocidentais. Verificou que correndo com vento de popa a bujarrona impelia mal ou não impelia mesmo e que os seus balanços de um bordo a outro ocasionavam estragos. Suprimiu portanto o gurupés fixo, que lhe causava problemas e substituiu-o por uma

Estampa 23 Hong Kong - Junco de comércio

Estampa 24 Hong Kong - Junco de comércio

antena móvel, que orienta à sua vontade a fim de levar a vela ao vento. É o dispositivo que usam os iates de corrida para cambar a vela chamada de palanque (spinnaker).

A bujarrona é aparelhada à maneira ocidental, a sua tralha inferior é fixada por olhais num bambu e no terço superior da vela há um bambu de reforço. Uma bolina em pé de galinha fixada ao extremo dos bambus serve de escota à vela (Ver Tomo II, Estampa 44, figura 3).

Os juncos usados nos cursos de água com margens altas usam, como os do Yangzi Jiang, velas triangulares muito altas. As âncoras de hoje, a maior parte das vezes em ferro, são do tipo ocidental. São ainda numerosos os juncos de pesca que usam a volumosa e grosseira âncora de madeira, com uma ou duas patas com unhas ferradas, e a extremidade da verga usando como lastro uma grande pedra. O guincho para levantar a âncora é um aparelho cada vez mais abandonado a favor do cabrestante de tipo ocidental accionado por barras.

Os juncos de pesca e bom número de juncos de comércio de Guangzhou e Hong Kong não usam ornamentações, nem pinturas; nem mesmo o olho tradicional aparece nas amuras. O casco é pintado de preto, mas a maior parte das vezes fica com a cor natural da madeira e recebe uma camada de verniz. Vê-se, no entanto, em alguns grandes juncos a galeria de ré pintada com cores rutilantes e ornamentada com personagens, bandeiras e animais fantasistas (Ver Estampa 23).

Quando se percorrem as costas meridionais do Guangdong (nc 12) fica-se surpreendido ao encontrar juncos de aspecto bem diferente daqueles que estamos habituados a ver nas costas Norte da China, e mesmo na província vizinha de Fujian (nc 2). Do que nos apercebemos primeiro é do corte das velas que, já indicámos anteriormente, se incurvam mais e mais na parte alta, à medida que se avança para o sul. O casco também apresenta algumas particularidades na sua forma geral que lembram em muitos pontos as dos navios ocidentais, entre outras as extremidades de vante e de ré, e a ausência quase completa de cores e ornamentações do casco, incluindo o olho tradicional que figura raramente nos juncos de mar de Cantão e de Hong Kong. Aqui, mais do que em qualquer outro lado, constata-se a influência ocidental na construção local, a tal ponto que nos poderíamos sentir bem longe da província, bem próxima no entanto, que concebeu o belo junco de Fuzhou (nc 93), o " Rei dos Mares" dos tempos modernos. Mas os navios de Guangdong não mostram menos uma marca original própria do seu país e sobretudo preciosas qualidades de bons barcos para o mar, indispensáveis nestas costas tantas vezes devastadas por tufões.

Há, contudo, na costa ocidental do Guangdong próximo do Tonquim e nas de Hainan (nc 94), vários juncos de mar cujas formas se inspiram na construção puramente chinesa de Fujian e de Zhejiang (nc 1). Durante muito tempo estes juncos, sob pretexto de fazer cabotagem ao longo das costas do Tonquim e do Hainan, dedicaram-se a actos de pirataria que não acabaram senão pouco depois da chegada dos navios de guerra franceses à baía de Along, centro de operações desses corsários de mar e de terra.

Notas pessoais recolhidas durante um cruzeiro nessas costas, permitem-nos descrever um desses juncos piratas da ilha de Hainan, capturado em 1885 com a tripulação de trinta e dois homens, ao largo de Thuan-An, o porto de Hue, a capital do Annam.

JUNCO DA ILHA DE HAINAN

Este junco (Estampa 25) dedica-se à cabotagem e à pesca na costa oeste do Guangdong e à volta da ilha de Hainan. A estas duas ocupações havia que acrescentar, outrora, a da pirataria que era mais arriscada, mas também mais lucrativa. Hoje o principal recurso é a pesca, sendo a cabotagem feita quase exclusivamente por navios a vapor. É um belo barco para o mar, fortemente construído com madeira de pinho, enquanto que o cavername, o tabuado do fundo e o leme são feitos em madeira dura, teca ou cânfora.

O comprimento é de vinte e três metros tomado no convés e reduz-se a vinte metros e meio tomado na linha de água. A proa é afilada em forma de beque, protegido por uma forte peça de madeira enquadrada de dois montantes laterais e de barras transversais servindo de apoio à âncora de madeira e, por outro lado, a dois guinchos para a sua manobra. Estas âncoras são lastradas com uma grande pedra ligada ao arganéu. O convés

apresenta um tosado acentuado; é protegido por altas bordas de tempo que terminam na parte de ré por uma larga galeria que sobressai sobre três lados e que fica a três metros acima da linha de água. Turcos para sampanas ficam a ré. Há três mastros no convés, com velame de esteira ou de pano de algodão local, o de vante inclinado para a proa, ficando o de ré, pequeno, na plataforma da galeria, a bombordo. As formas de ré são chamadas " em cu de galinha " com uma fenda para a passagem do leme.

A porta do leme é de grandes dimensões, dois metros e oitenta de altura por dois metros de largura e desce até um metro e cinquenta abaixo do tabuado do fundo e é furado com dezasseis orifícios em forma de losango (1). A cana é formada por duas peças de madeira ligadas por costuras nas extremidades. O homem que a manobra fica numa parte elevada do convés debaixo da qual estão o alojamento do capitão e da família, a cozinha, o paiol de mantimentos, a latrina, e por fim a pequena capela com as tábuas dos antepassados com a divindade tutelar. Por cima do alojamento do capitão há, em alguns destes juncos, uma pequena cabana que domina o convés e serve de posto de vigia durante a noite nas paragens em que há piratas. Muito perto dela está um velho pequeno canhão com a boca carregada de ferralha ou mesmo de pedras, pronto a repelir um ataque imprevisto. Mais dois canhões de maior calibre, num reparo de madeira com cabo de recuo ficam aos bordos entre os dois mastros. (2). O casco é pintado de preto com o olho a vante. Os painéis da galeria de ré são pintados de vermelho vivo ou verde com enquadramentos em preto. São às vezes decorados com assuntos fantasistas, sem valor artístico.

JUNCO DE BALANCEIRO

Ao largo de Beihai (nc 95), não longe da fronteira com o Tonquim, a maior parte dos juncos locais, os dos pescadores em particular, apresentam nas formas e no aparelho vários dispositivos que testemunham a influência da construção indochinesa. Entre estes últimos citaremos o junco com balanceiro (Estampa 26), destinado a assegurar a estabilidade quando anda com velas, e cujo uso é inexistente nas outras partes da China que percorremos. Este aparelho que descreveremos mais adiante é comummente empregado nas pirogas da Malásia e na costa da Indochina. Mas o que aumenta a originalidade deste junco é o seu sistema de velas, do tipo indochinês, bem diferente do velame clássico chinês. A vela é de forma triangular, dita de baioneta, as mais das vezes em esteira mas também em pano de algodão, reforçada por ripas divergentes de bambu. É envergada numa comprida antena com um anel que corre ao longo do mastro. O ponto de amura fica no eixo do convés, a uma certa distância do pé do mastro. A escota fica, segundo o método chinês, na junção das bolinas que partem das extremidades das varas de bambu. Estas varas reúnem-se por grupos de quatro em diferentes pontos da verga e estendem-se para a tralha do gurutil, o que dá à vela o aspecto duma asa de morcego aberta, enquanto a vela chinesa tem o aspecto duma persiana.

O casco é construído no estilo dos juncos do Guangdong, com uma proa elevada e afiada, uma popa arredondada em "cu de galinha" em que se abriu uma passagem para a madre do leme.

O leme assenta em ferragens de ferro; a porta é perfurada como a dos juncos de Cantão. A mastreação consta em dois mastros principais colocados no eixo do convés; o maior, ao centro, com uma ligeira inclinação para ré. Um terceiro mastro de fraca dimensão é às vezes colocado no painel da popa, com uma vela de pendão que se manobra do exterior por uma vara que assenta na galeria de ré. Estes juncos são, regra geral, compridos e estreitos. Possuem um velame de superfície relativamente grande, que não deixa de fazer perigar a estabilidade quando arrastam a rede. Assim, para contrabalançar o efeito do vento tendendo a provocar uma inclinação, se não perigosa, exagerada, empurram para o exterior, no bordo do vento, uma comprida antena na qual se colocam dois homens a uma distância tal, que o seu peso mantém o junco num equilíbrio normal. Nos juncos pequenos

1) *Ver no Tomo II, a descrição deste leme e na Estampa 38, figura 2, a sua instalação.*
2) *NT. O autor diz ainda que este reparo é do tipo" à échatignole", para que não encontrámos equivalente em português.*

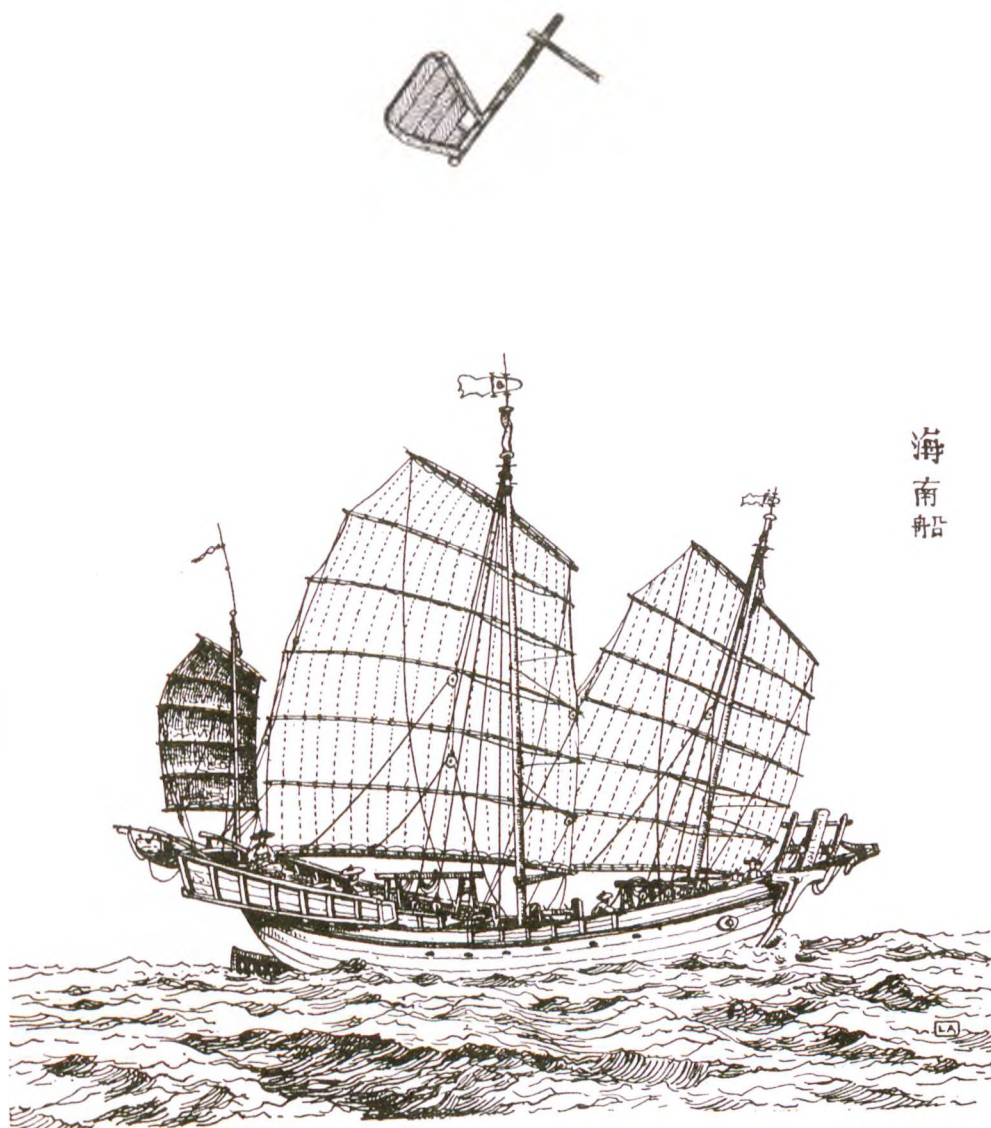
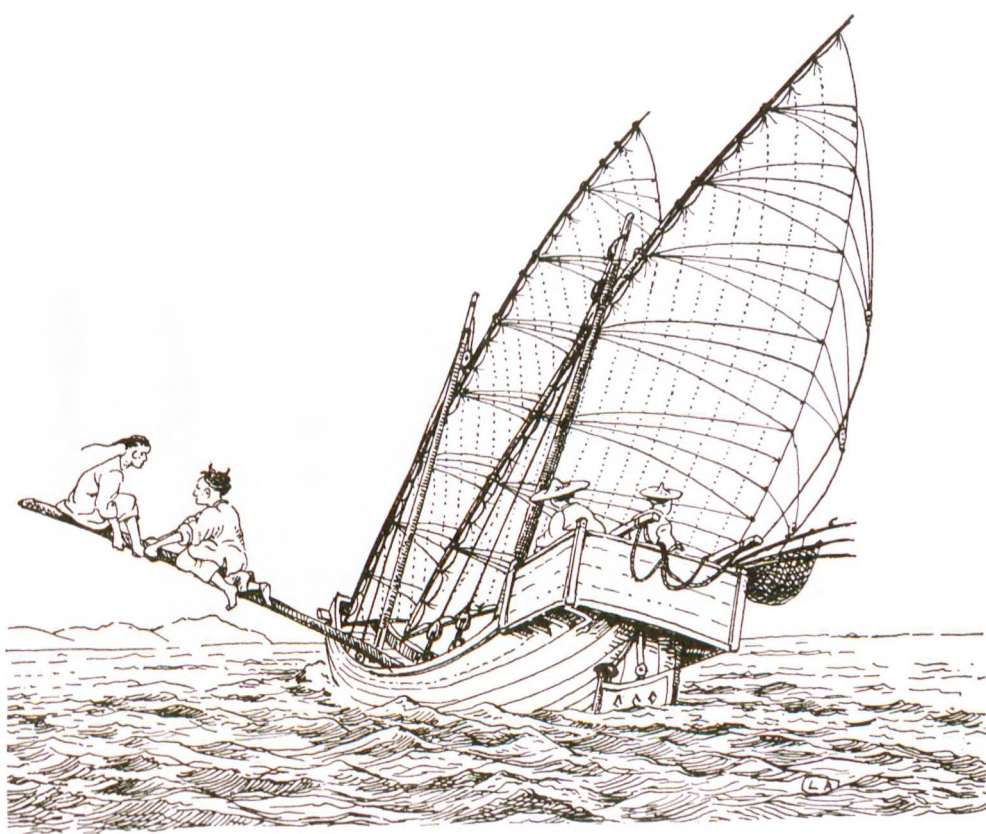
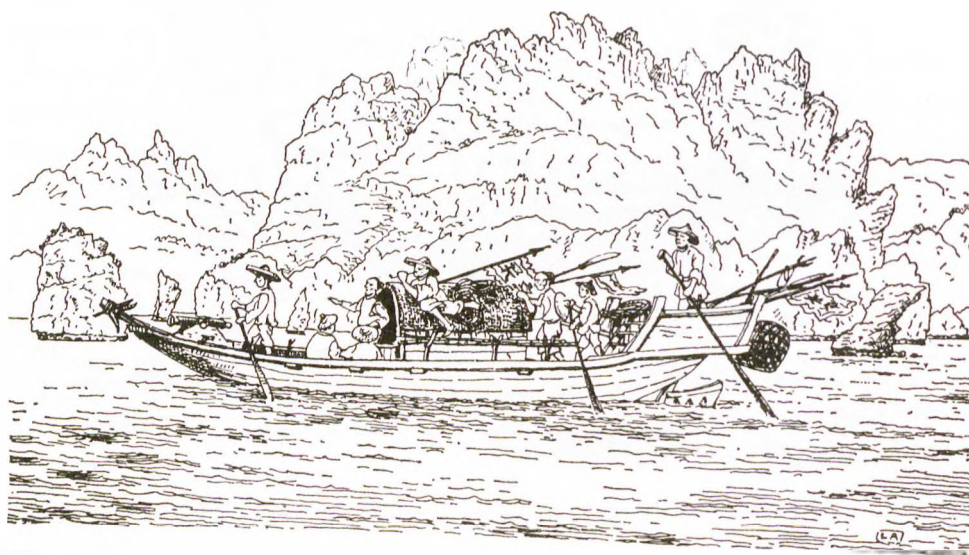
o equilíbrio é obtido por meio de grandes pedras amarradas à antena que se faz sair mais ou menos para o exterior. Os mastros são suportados por dois ovéns feitos com lianas, que mal são torcidas. O fundear faz-se com âncoras de madeira, como na maior parte dos juncos desta região que são duma grande simplicidade de instalações e na construção muitas vezes rudimentar.

SAMPANA PIRATA

Apesar da vigilância organizada por um serviço especial de canhoneiras, a pirataria pôde exercer-se durante muito tempo na costa oeste do Guangdong, devido à proximidade da baía de Along onde os piratas podiam ficar impunes em refúgios ainda inexplorados.

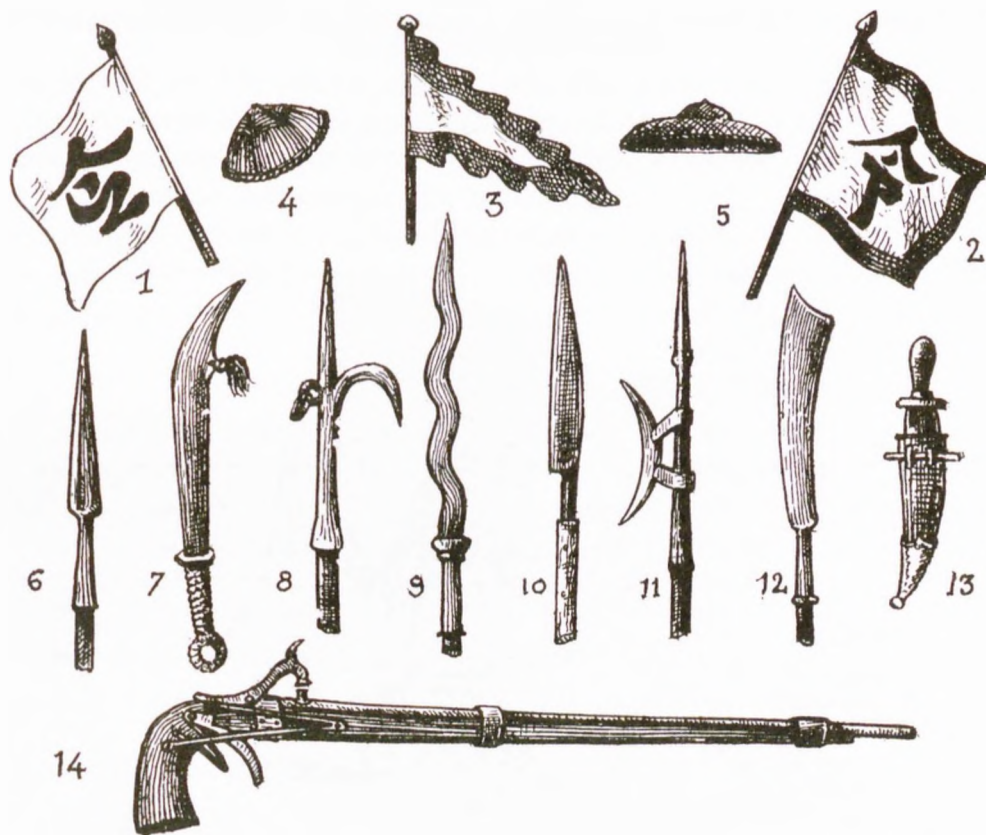
Esta imensa baía, uma das maravilhas do mundo, contendo centenas de ilhas e de rochas com as formas mais extraordinárias, é um labirinto inextricável admiravelmente apropriado para saídas dos piratas. Estes não tinham nenhum receio de se mostrar, pois no caso de um alerta encontravam rapidamente um refúgio, para eles e para a sampana, numa gruta, por trás de um rochedo ou entre a folhagem do mangal que cresce na água do mar. A aparição duma sampana pirata aterrorizava os habitantes que abandonavam as casas a toda a pressa para se refugiar nas colinas vizinhas donde assistiam, impotentes, à pilhagem das suas colheitas e das suas capoeiras. Consideravam-se com sorte se podiam pôr as mulheres e os filhos ao abrigo destes perigosos bandidos, que faziam grandes lucros com a venda aos chineses, destes infelizes seres.

As suas embarcações não têm nada que impressione (Estampa 27). Eram vulgares sampanas com um comprimento duma quinzena de metros, construídas sobre o modelo das do rio de Cantão, com a proa esguia, pouco elevados acima da água, armados de um velho canhão colocado num reparo do mesmo modelo do do junco de Hainan. A parte de ré eleva-se e ao mesmo tempo alarga para cima em forma de plataforma na qual vigiava o piloto armado de um remo e ao pé dele o homem do leme.

Não tem mastros, e a propulsão faz-se unicamente com remos. No meio do convés ergue-se um pequeno rufo coberto de esteiras servindo de abrigo à tripulação. Mas esta instalava-se de preferência na margem onde podia, mais à vontade, descansar, preparar a comida, jogar às cartas e fumar ópio, o seu passatempo favorito. Durante a navegação a tripulação ficava de vigia no convés, rendendo-se de tempos a tempos aos remos. Cada homem tinha à mão grande quantidade de armas heteróclitas, para manter a distância, se fosse preciso, os agressores sempre numerosos à procura de um saque feito por um rival com sorte. As armas eram uma reminiscência do antigo armamento chinês: alabardas, tridentes, croques, lanças com compridas lâminas e sabres encabados. No momento do ataque, eram exibidos no convés grandes bandeiras, e a sua vista chegava as mais das vezes para pôr em fuga o inimigo. Hoje a baía de Along está expurgada destes terríveis bandidos.

Estampa 25 Ilha de Hainan - Junco de pesca

Estampa 26 Golfo do Tonquim - Junco de balanceiro

Estampa 27 Baía de Along - Sampana pirata chinesa

ARMAS E ENGENHOS DIVERSOS DUMA SAMPANA PIRATA

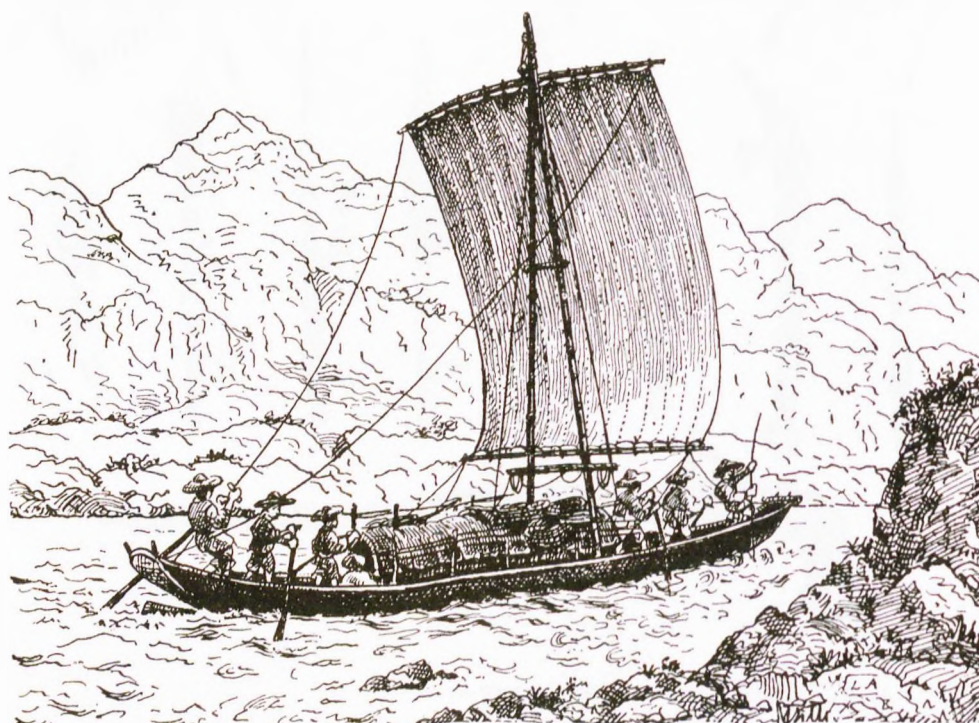
Representadas na Estampa 28, podem ver-se algumas armas, bandeiras e objectos encontrados em sampanas de piratas capturadas na baía de Along em 1885, alguns anos depois da conquista do Tonquim.

Fig. 1 Bandeira quadrada em etamina vermelha, com o carácter Ling símbolo de comando e obediência
Fig. 2 Bandeira vermelha bordada de preto ornamentada com o mesmo símbolo representado duma forma diferente.
Fig. 3 Bandeira em forma de cauda de peixe triangular, com orlas denteadas.
Fig. 4 Chapéu de palha entrançada usado pelos soldados chineses da facção Bandeiras Negras, que em grande número fizeram pirataria na terra e no mar depois de terem chegado ao Tonquim, cerca de 1865.
Fig. 5 Chapéu de palha do Tonquim
Fig. 6 Lança.
Fig. 7 Sabre usado para a execução dos condenados à morte chamado " corta, corta " pelos europeus.
Fig. 8 Lança com gancho.
Fig. 9 Lança com lâmina flamejante.
Fig. 10 Alfange encabado
Fig. 11 Alabarda em meia lua
Fig. 12 Lança com lâmina plana comprida cortando de um só lado.
Fig. 13 Punhal com bainha de madeira
Fig. 14 Espingarda de percussão que se segura com o braço estendido

Estampa 28 Armas e engenhos diversos duma sampana pirata

JUNCO DE MANHAO (nc 99)

Antes da abertura do caminho de ferro ligando Yunnan (nc 96) a Henei (nc 97) em 1910, as comunicações entre o Tonquim e a província do Yunnan eram dificilmente conseguidas pela via terrestre, alternando com a via fluvial do Hong Jiang (nc 98). Na maior parte do curso superior, esta longa artéria, conhecida pelo nome de Song Koi ou Rio Vermelho, é uma verdadeira torrente encerrada em gargantas profundas, entre duas margens cheias de rápidos, de bancos de calhaus rolados e de rochedos que tornam a navegação muito penosa, por vezes mesmo impossível durante o período das aguas baixas. É a partir de Manhao (nc 99), a uma centena de quilómetros para além da fronteira do Tonquim, que circulam para jusante juncos especialmente construídos para esta navegação. Há duas espécies tendo muitos pontos em comum: o junco do tipo anamita e o de tipo chinês. É este último que vamos descrever (Estampa 29).

Feitos com pranchas flexíveis mas muito resistentes, com fundo chato e ligeiramente encurvado a vante e a ré, os maiores juncos medem vinte a vinte e cinco metros de comprimento e só três de boca, com um calado carregado que não ultrapassa meio metro. Na viagem de descida podem trazer até doze toneladas, mas sobem normalmente vazios ou com um carregamento reduzido que desembarcam à entrada dos rápidos para depois o retomarem a montante às costas de homens. A maior parte do junco é revestido duma cobertura arqueada de esteiras de bambu debaixo das quais tomam lugar os passageiros, com os seis a oito homens de tripulação e as mercadorias. A altura deste abrigo chega apenas para que um homem se possa ter de pé, se puser os pés no fundo do porão.

Estes juncos têm um mastro bípode em forma de V invertido, no meio do qual fica a cobertura, e que tem os pés na borda. O mastro é formado por duas antenas, a maior parte das vezes dois fortes bambus, ligados um

Estampa 29 Junco chinês de Manhao

ao outro por travessas e reunidos no tope por uma sólida amarração. Enverga uma grande vela rectangular que só se iça na subida. Na descida o mastro é rebatido sobre a cobertura. Este processo de navegação é utilizado, como já vimos atrás, no Alto Yangzi Jiang. Na região dos rápidos deste rio todo o junco duma certa tonelagem faz-se acompanhar, na subida, por uma espécie de embarcação chamada Wu Ban (nc 100), literalmente " cinco pranchas", de um modelo análogo ao junco de Manhao. Tem, como o junco, um mastro bípode, com o fim de manter o convés livre para a manobra de pesadas e atravancantes espias destinadas à alagem do grande junco, e, por outro lado, permitir desembaraçar-se rapidamente de um mastro inutilizado na descida, o que, no caso do junco de Manhao, devido às suas formas e fraco calado, é indispensável para não comprometer a estabilidade.

Sob vela, a única postura aceitável é com vento de ré. Quando o vento vem do través o junco inclina-se perigosamente, sobretudo se o vento é fraco. O equilíbrio é então restabelecido, fazendo contrapeso com os homens que se agarram à verga inferior do lado do vento. As tripulações destes juncos mostram nas suas tarefas as mesmas qualidades de bravura e de resistência das do Alto Yangzi Jiang. Estão sujeitos a provas não menos difíceis e dispõem de meios de acção mais diminutos.

A passagem dos rápidos é particularmente laboriosa à subida; faz-se a cabo e nela só participa a tripulação. Em casos muito difíceis os juncos são obrigados a esperar até que se juntem cinco a seis, para unirem os esforços das suas equipas na alagem sucessiva dos juncos.

Na navegação corrente, a embarcação desloca-se a remo ou ainda com varas que os homens, divididos pelos dois bordos, empurram no fundo, apoiando-se na borda. É o método usado em fundos baixos, em especial nos bancos de calhau rolado.

JUNCO DE MANGJIE

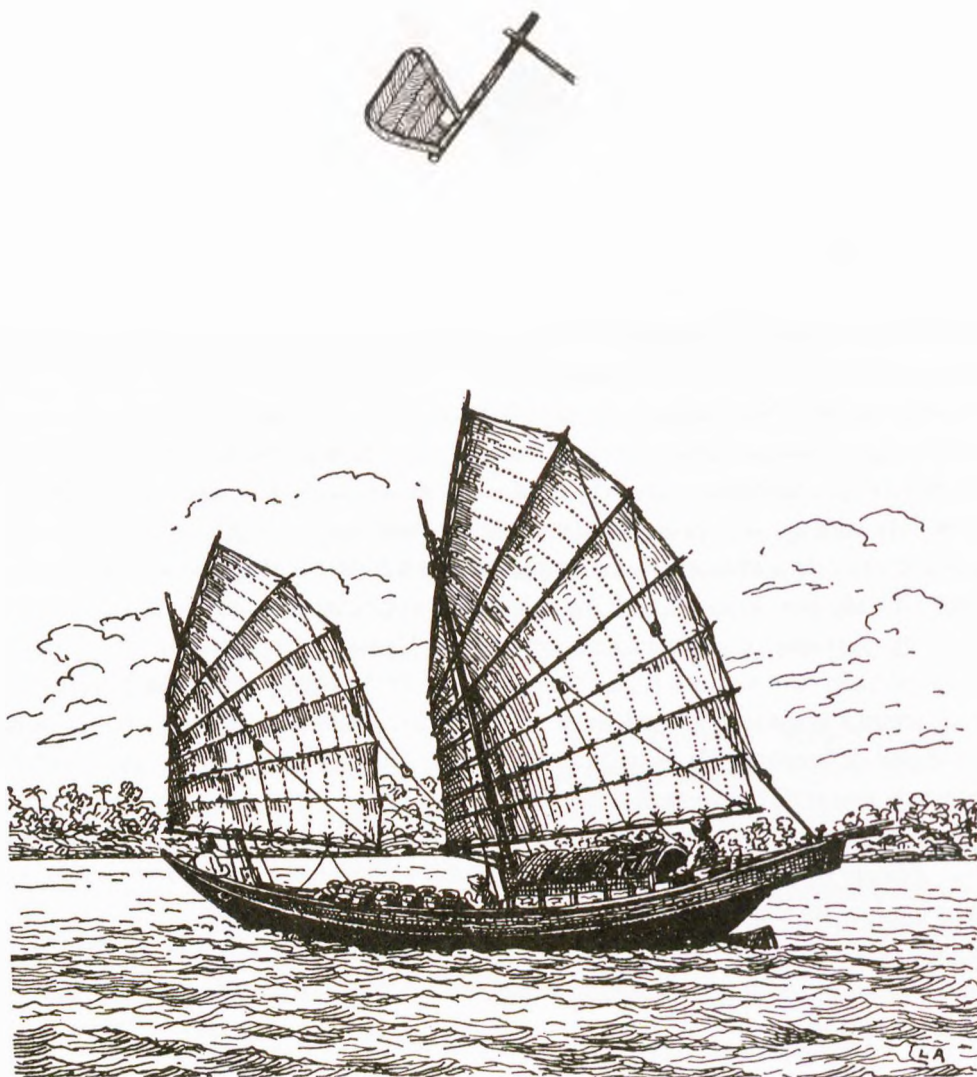
Ainda que Mangjie (nc 101) seja em território tonquinês, a sua situação no rio, servindo de fronteira, autoriza-nos a fazer figurar os seus juncos entre os da China. A Estampa 30, mostra um dos numerosos juncos de pesca que têm características comuns às construções dos dois países. Em primeiro lugar o casco baixo a meio esguio e elevando-se nos dois extremos, acusa nitidamente as linhas finas da construção indochinesa. Depois o velame reforçado por varas, o aparelho apropriado a este género de velas e enfim os dois mastros inclinados para vante denotam bem a origem chinesa. A parte de ré do casco prolonga-se por uma plataforma saída, destinada a proteger o leme e a afastar o mais longe possível o ponto de volta das escotas da vela.

JUNCOS CHINESES NO ESTRANGEIRO

O viajante que navegue nas costas da Malásia ou no estreito de Malaca, depois de ter percorrido o mar da China, onde a todo o momento se pôde familiarizar com a silhueta clássica do junco de mar, não deixa de ficar espantado com o grande número de barcos de vela, de cabotagem ou de pesca, que encontra com as características da construção naval chinesa. Estes barcos, ainda que de origem estrangeira e sem nenhuma ligação directa com a China, são tripulados por chineses, antigamente reconhecíveis pelo uso do rabicho que foi suprimido depois da Proclamação da República, em 1912.

É só nas aproximações do estreito de Malaca que a influência chinesa se manifesta de novo depois duma longa interrupção, ao longo de toda a costa indochinesa, onde os navios se apresentam, salvo em pontos raros, com formas muito diferentes dos da China, no casco e no velame.

O porto de Singapura foi desde sempre, até à chegada dos navios a vapor, o traço de união entre os países ocidentais e a China. As transacções faziam-se por intermédio de comerciantes chineses que formavam, como ainda agora, uma colónia importante oriunda do Guangdong e de Fujian. As trocas faziam-se com juncos destas províncias e é por isso que estes últimos tipos estão muito espalhados na região de Malaca, assim como na Malásia, onde as colónias chinesas são igualmente muito numerosas.

O contacto permanente das duas marinhas do Guangdong e do Fujian, cujos navios apresentam características tão diferentes uns dos outros, deu lugar ao nascimento de tipos híbridos que conservam no

Estampa 30 Mangjie - Junco de mar

entanto o cunho original. O caso das construções locais executadas pelos chineses sob inspiração dos modelos ocidentais, que tinham sob os olhos é totalmente diferente.

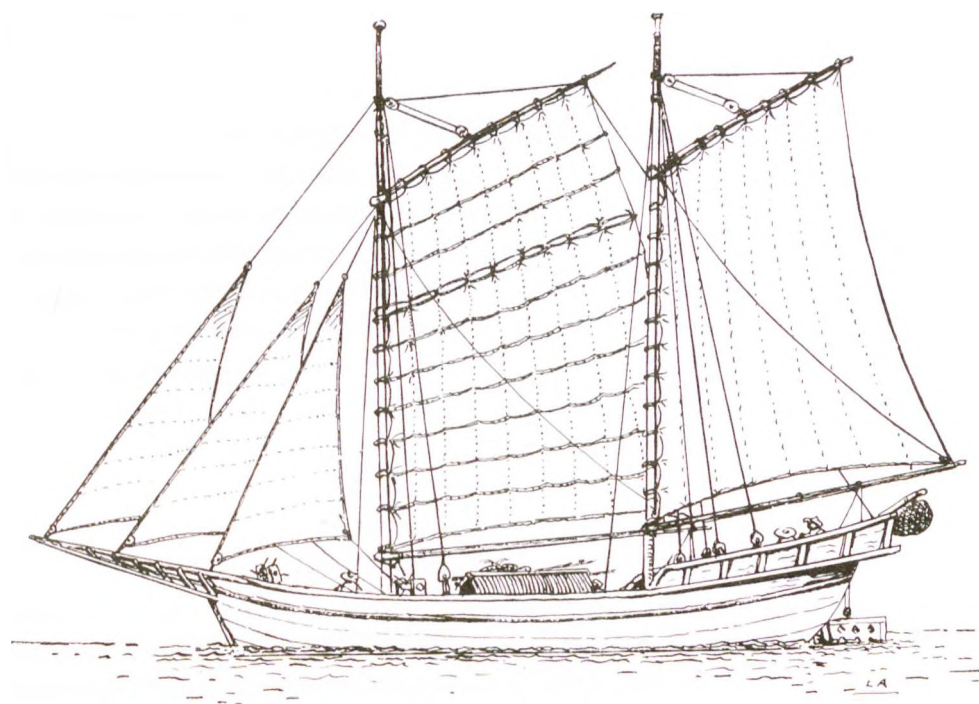
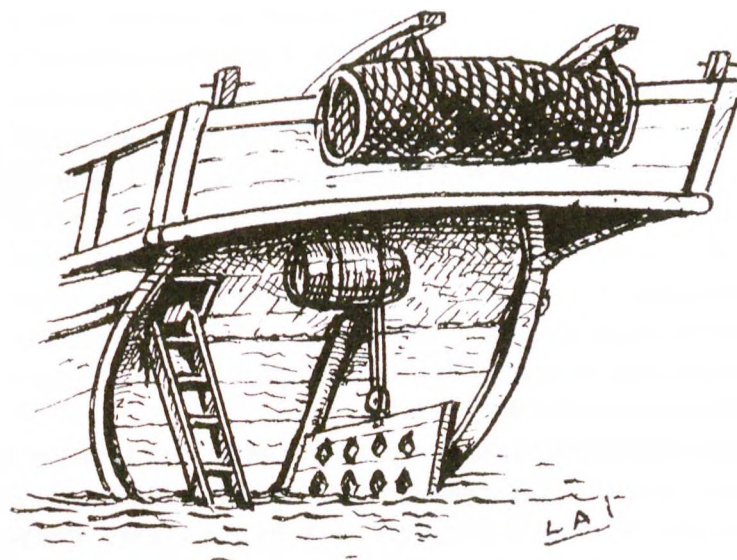
A europeização, se assim se pode dizer, dos seus navios nem sempre foi feliz, sobretudo no campo do velame, onde a técnica chinesa do Guangdong tão bem apropriada à navegação no alto mar, foi substituída, por um aparelho muitas vezes pouco elegante e de género pouco prático. No que diz respeito às formas da carena, muito diferentes nas duas províncias, os construtores locais adoptaram geralmente o tipo de Hong Kong com a proa afilada e a secção de ré plana, ou arredondada em "cu de galinha" de inspiração ocidental. Esta forma de carena convém melhor à navegação em águas profundas, que a carena chata dos juncos de Fujian com as extremidades quadradas, com duas asas proeminentes a vante.

JUNCO DE SINGAPURA

A Estampa 31, representa um junco de Singapura armado em palhabote com velas de algodão curtidas, envergadas numa retranca à maneira ocidental. A vela grande consta de duas partes; é reforçada por tralhas de linha cosida no pano, em lugar das vergas intermédias das velas chinesas. Um terceiro mastro de pequenas dimensões ergue-se por vezes na plataforma de ré a bombordo.

Duas ou três velas amuradas num gurupés colocado por cima duma roda de proa lançada como a da Lorcha. Este gurupés, feito duma só peça de madeira, não tem cabresto nem ovéns, serve de apoio a um estrado triangular que serve de plataforma para a manobra das velas. Este dispositivo não é mais que uma grosseira imitação da rede de cevadeira dos navios ocidentais.

Os arranjos da parte de ré são representados na Estampa 32, e mostram as comodidades para uso da família que vive a bordo permanentemente, como acontece na China.

Em cima do pavês está pendurado um comprido cesto de verga que serve de galinheiro. Uma escada à popa permite comunicar do interior da habitação com o mar para todas as necessidades caseiras e acesso ao

Estampa 31 Junco chinês de Singapura

Estampa 32 Junco chinês de Singapura

tonel de água doce ao abrigo do sol. A Estampa 32 mostra igualmente o leme com ferragens com a sua grande porta perfurada.

JUNCO DO ESTREITO DE MALACA

A Estampa 33 representa um junco do mesmo tipo com aparelho estritamente chinês navegando no Estreito de Malaca.O casco é robusto, a roda de proa afilada, a popa de secção plana tem uma plataforma sobreposta prolongada para os bordos por bordas móveis que protegem o convés até ao través do mastro grande. Os mastros são dispostos à maneira chinesa, o de vante inclinado para a proa de forma a que a sua vela faça o papel de bujarrona, que não existe. Dois lemes de gingar assentando sobre uma base móvel ficam na borda a vante. Uma das particularidades deste junco e de que há poucos exemplos, é a maneira de secagem do porão por meio de um balde suspenso duma alavanca lastrada com uma grande pedra na outra extremidade e sobre o qual se actua por um movimento de báscula. Este aparelho é utilizado correntemente, na Índia, na Indochina e na China meridional para tirar água dos rios. Alguns juncos da Malásia utilizam com o mesmo fim um pequeno moinho de vento, com quatro asas verticais, colocado no convés a ré.

Estes dois juncos de mar (Estampas 31, 33) têm o casco uniformemente preto, sem ornamentação, nem o olho tradicional à proa, o qual de resto é raramente desenhado nos juncos oriundos do Guangdong. Há, no entanto, uma categoria de juncos, que pratica a cabotagem na costa leste de Samatra e no Estreito de Malaca, cujo casco é ornamentado com diversas cores, com um olho pintado num entalhe verde ou vermelho a imitar os juncos de Xiamen. Estes ornamentos têm alguma analogia na sua disposição e cores com os que se notam nestes últimos juncos. Isto levaria a supor que os construtores ou os proprietários seriam oriundos de Fujian, mas nenhum desses tipos de juncos apresenta as características próprias desta região. As Estampas 34 e 35, representam alguns espécimes destes juncos, tripulados por chineses. Encontrar-se-ão neles as linhas esguias da proa do junco de Singapura, enquanto que as formas da popa são de inspiração ocidental e lembram as dos nossos mais graciosos palhabotes com o painel de popa oval. Mas fora destes ornamentos do casco, o cunho chinês revela-se em vários pontos, na disposição da mastreação, com as velas reforçadas por varas, nos vários aparelhos de manobra, nos arranjos do convés e nos originais cata-ventos.

A figura 3 da Estampa 36 dá uma vista em perspectiva do convés a ré, enquadrado em três dos seus lados por uma balaustrada; dois rufos sobrepostos prolongam o convés de manobra até ao painel da popa, servindo o rufo inferior de alojamento da tripulação e o pequeno rufo de ré para a cana do leme. Na cobertura deste último, há um guincho para deslocar o leme ao longo das ferragens.Alguns destes juncos têm na roda de proa, a rasar a linha de água (Ver Estampas) uma forte peça de madeira com um orifício aberto destinado a receber da margem a espia de alagem sem se molhar. A Estampa 34, representa um junco de mar da mesma categoria com algumas variantes nos seus dispositivos; assim, a parte de ré prolonga-se por uma plataforma que sai para fora e tem uma balaustrada e não tem senão um rufo no qual fica o homem do leme ao tempo. O painel da popa é mais volumoso que o do junco anterior (Estampa 35). A figura 1 da Estampa 36 mostra um junco que difere essencialmente de todos os tipos encontrados nos mares do Sul e mesmo nas costas da China. É preciso subir até ao Yangzi Jiang até Hangzhou, para encontrar estas formas maciças de carena de fundo chato, com a popa quadrada e sobre-elevada, que não é própria para os navios de mar.

Vimos mais atrás que os juncos do Guangdong não têm ornamentação nem pinturas no casco, a não ser a cor preta ou o verniz Tong You (nc 14); pelo contrário os de Fujian e do Zhejiang fazem-se notar, em geral, por uma profusão de decorações permitindo identificá-los à distância. Estes mesmos motivos decorativos apresentados a maior parte das vezes sob a forma dos que ornamentam os juncos de Xiamen, vamos encontrá-los nos juncos que acabámos de descrever (Estampas 34, 35 e 36). É assim que o olho é pintado a vante num entalhe igualmente de cor verde, com a diferença de a pupila ser aqui vermelha, enquanto é preta nos juncos da China. Mas a característica mais surpreendente é dada pelos três ou quatro painéis rectangulares de cor verde,

vermelha ou branca pintados de cada lado da borda a ré.

NAVIO DE CABOTAGEM MALAIO

Como podemos verificar pela Estampa 37, este barco não tem nada em comum com a construção chinesa; a sua tripulação é unicamente formada por malaios. No entanto, pareceu-nos interessante apresentar a sua silhueta, pelo facto da raridade deste tipo, a originalidade das suas formas e sobretudo a decoração do casco que nada tem de comum com os outros barcos que se encontram nestes mares. É uma espécie de grande chalupa com convés, com um comprimento duma vintena de metros, provida com dois mastros, de que um é de grandes dimensões e fica a vante com uma bermuda modificada, envergada numa carangueja aparelhada como uma vela de palhabote ocidental. O segundo mastro, colocado a ré, é de fracas dimensões e não tem aparelho. Este barco faz a pequena cabotagem no estreito de Malaca. Distingue-se dos outros navios da região pela proa arredondada, em forma de voluta invertida, saindo sobre a roda de proa; mas, o que aumenta ainda a originalidade deste perfil singular é a decoração desta parte de vante que lembra, pelos seus contornos e o seu colorido a das barcas funerárias egípcias da época dos Faraós, barcas que serviam para o transporte das múmias e do seu séquito para os hipogeus, e cujas pinturas nos foram transmitidas pelos frescos que decoravam os muros interiores desses túmulos.

Dever-se-á concluir desta comparação, uma origem egípcia desta decoração, ou então uma simples coincidência devida à fantasia do decorador? Não podemos emitir nenhuma opinião sobre este assunto, a nossa tarefa limitou-se, pela falta de tempo, a desenhar o barco no momento da largada de Selangor na costa Sul da península de Malaca.

Um outro ponto que fica por elucidar, embora de importância secundária, é a representação da bandeira turca com dois crescentes, enquanto a bandeira desse país não tem senão um. Faltam-nos igualmente informações sobre este ponto, mas podemos admitir, com alguma razão, que este emblema que é o da religião muçulmana, religião que é praticada por um grande número de malaios, se destina como tantos outros desenhados no casco de vários barcos de carga da região, a precisar o seu emprego ou a sua proveniência.

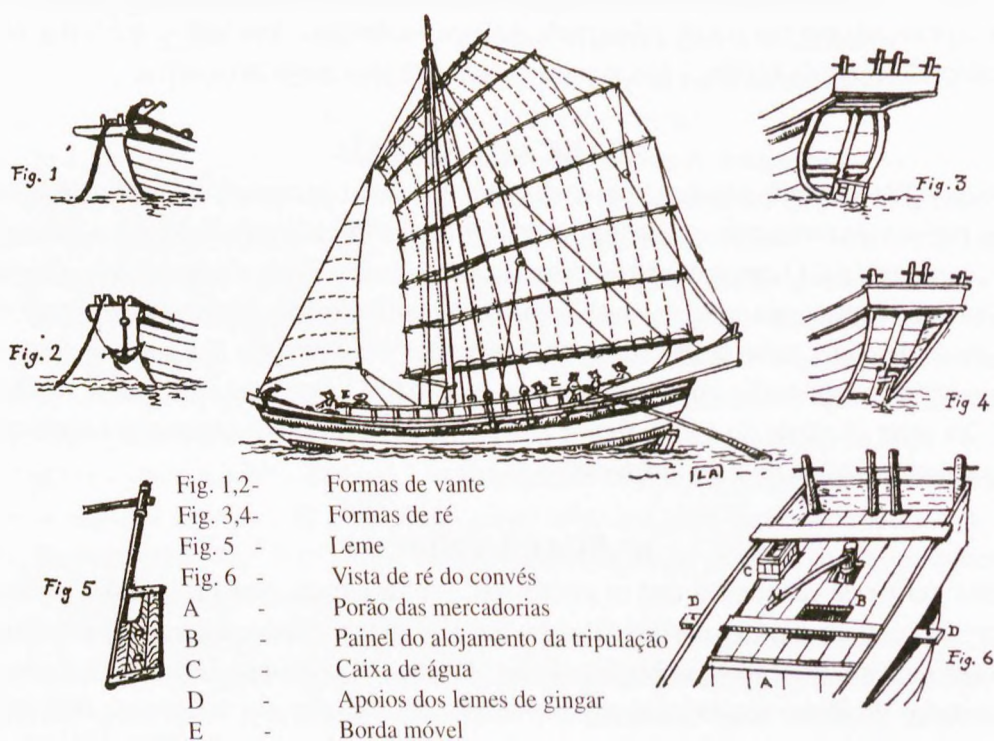
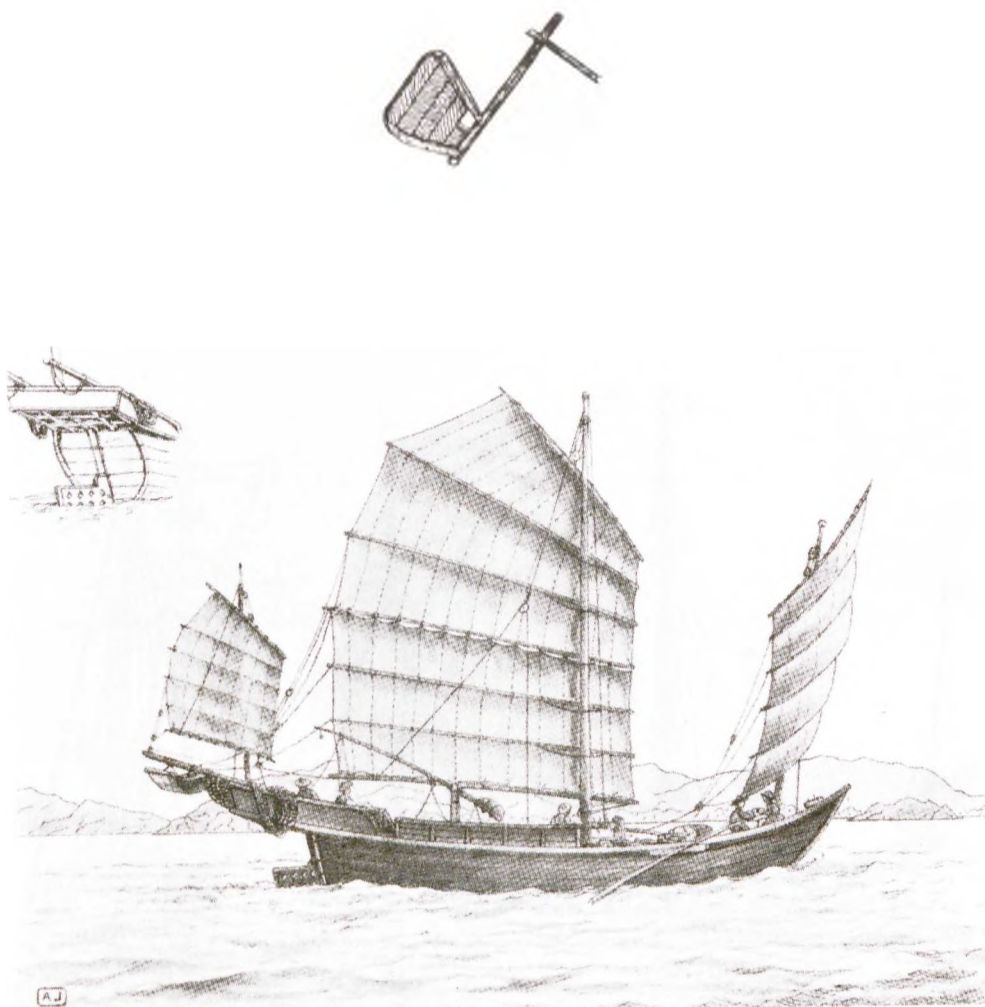
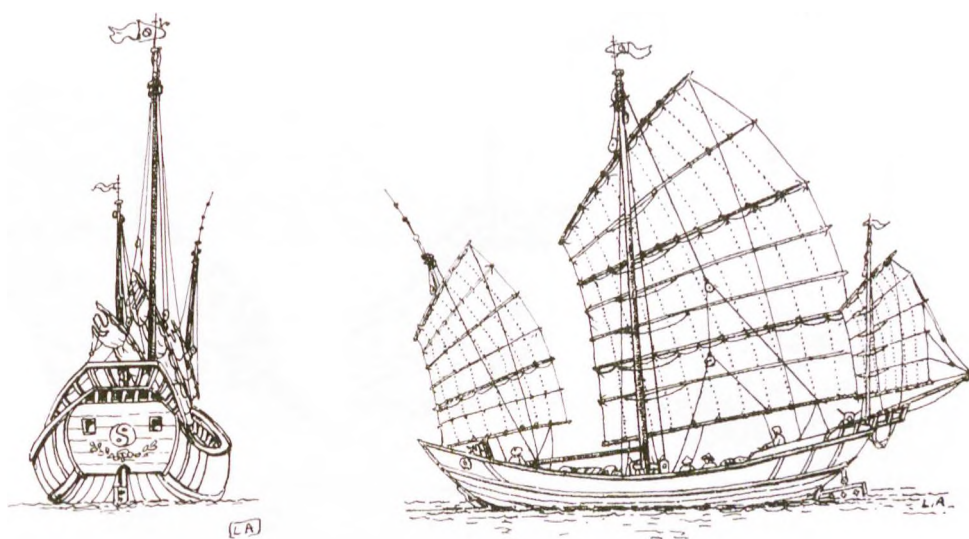
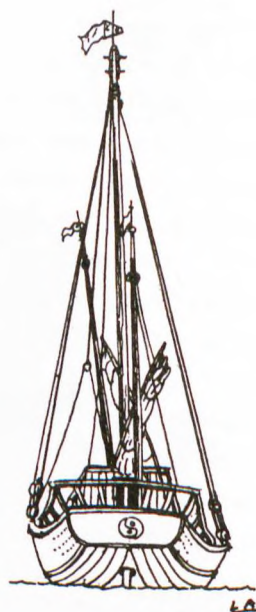
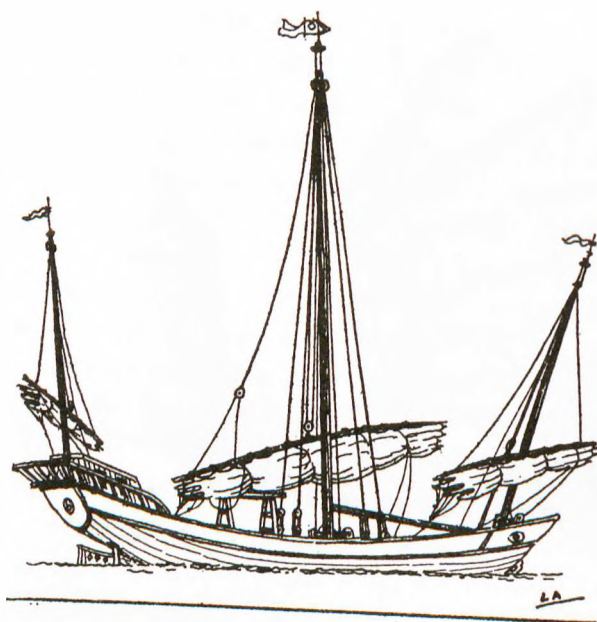
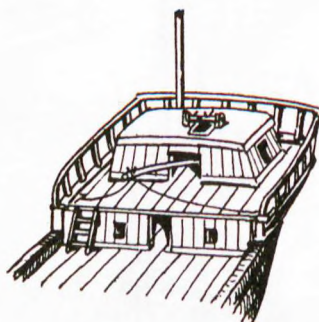
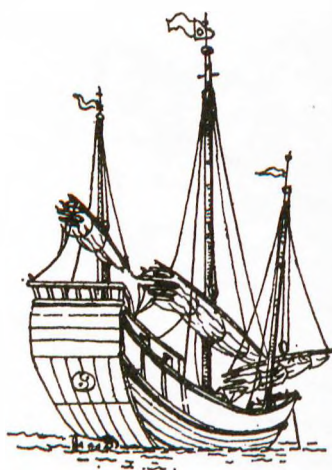
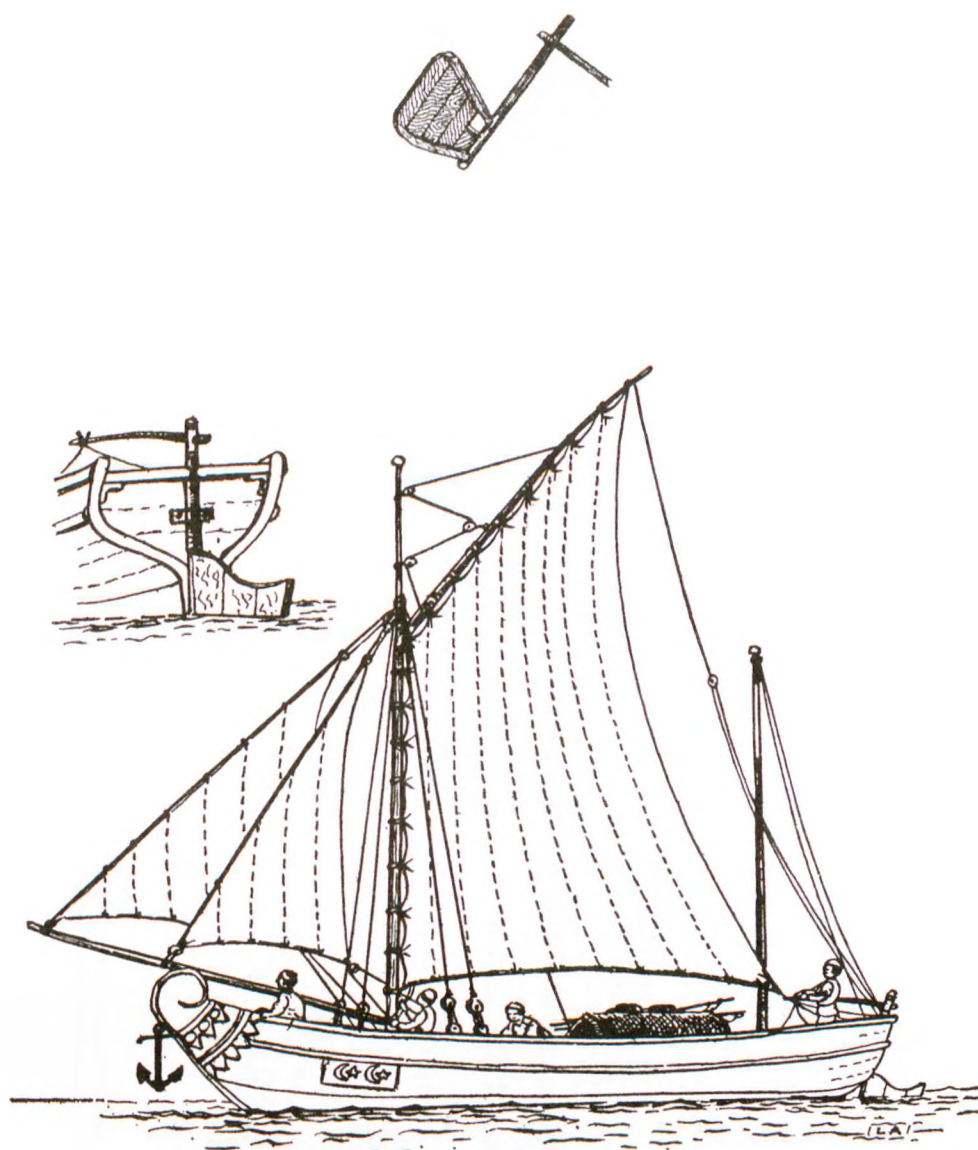
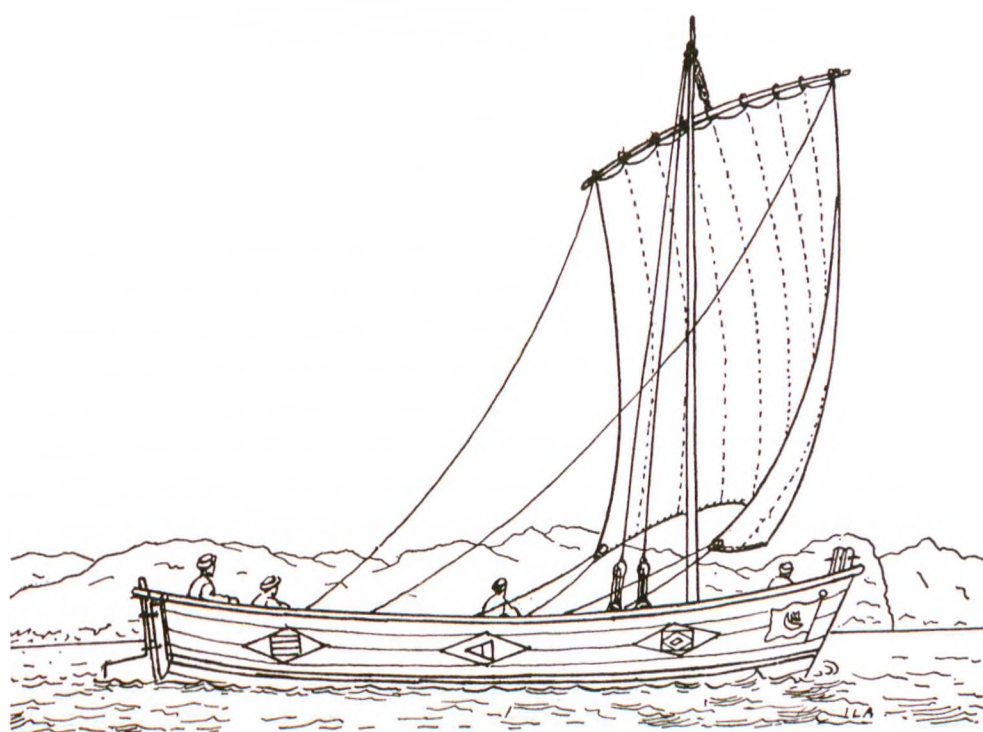
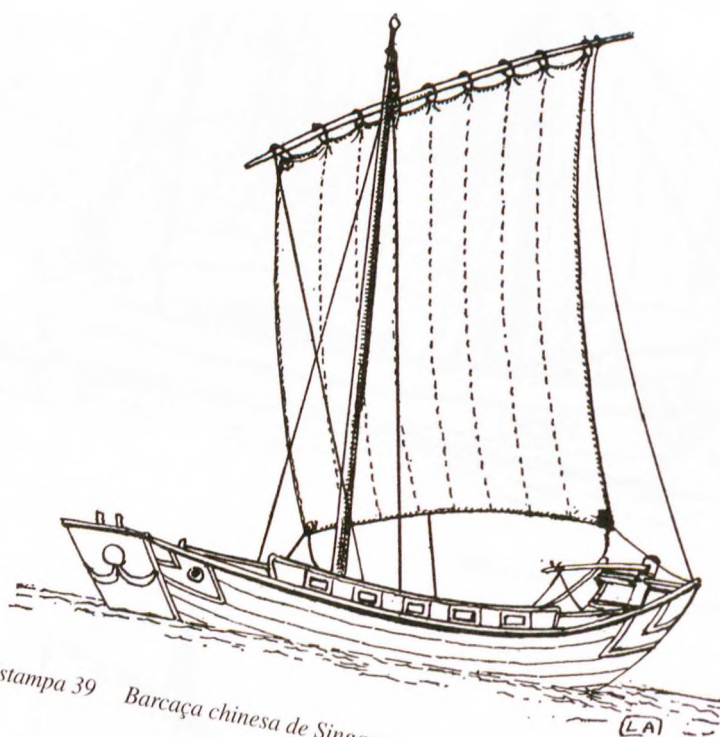
BARCAÇA MALAIA

A Estampa 38 representa uma barcaça navegando no Estreito, mas que é usada principalmente nos portos frequentados por navios estrangeiros. Este tipo é de construção local, tripulado, como o navio de cabotagem, por uma tripulação malaia. O casco é robusto com as extremidades de vante e de ré com uma elevação pouco acentuada. Tem um só mastro na parte de vante, com vela redonda que não é utilizada senão com vento de popa. No casco, pintado de preto, estão desenhados nos dois bordos três losangos, nos quais se destacam em fundo branco, as bandeiras coloridas das companhias de navegação que usam a barcaça para o transbordo das suas mercadorias. Na parte de vante do casco, figura a bandeira vermelha com crescente e estrela que simboliza, como dissemos mais acima, a religião muçulmana.

BARCAÇA CHINESA

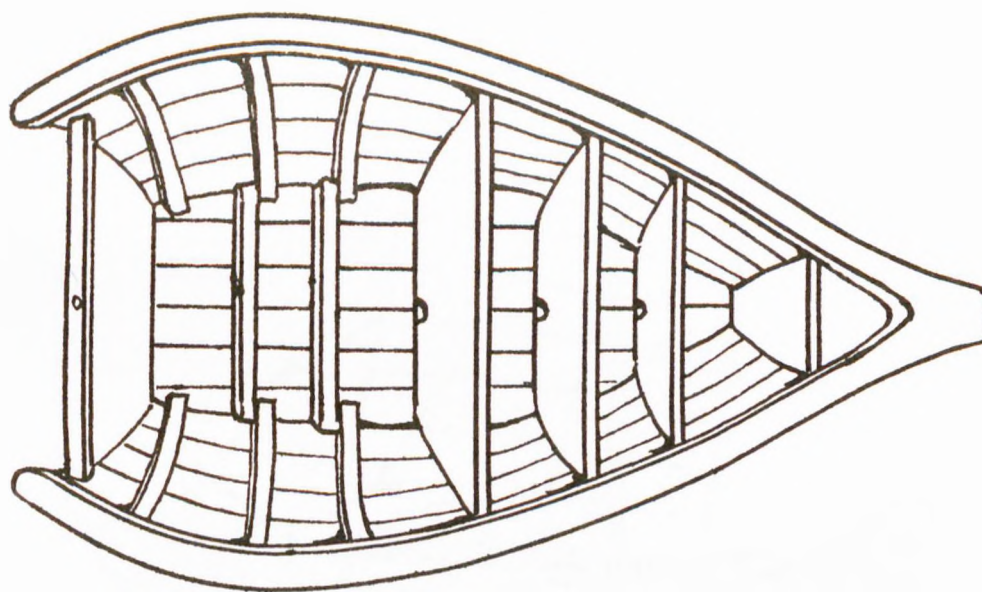
Além dos juncos de cabotagem que se podem ver em Singapura, pesados batelões, de quinze a vinte metros de comprido, servem para a a descarga dos navios. Uns são de construção malaia (ver mais acima), os outros, em maior número, pertencem a chineses. Estes últimos (Ver Estampa 39), têm as suas extremidades com painéis cortados de forma rectangular, sendo o de ré mais elevado que o de vante com um leme, sem ferragens, instalado à moda chinesa. Há um único mastro com vela de algodão curtido, envergada em anéis de bambu. A decoração do casco define com precisão donde veio a inspiração para esta construção, que é a de Xiamen.

JUNCO DE SANDOKAN - ILHA DE BORNÉU

Os chineses foram, em todos os tempos, muito numerosos nas ilhas da Malásia onde desempenham um papel importante nas transacções comerciais, como colonos e como navegadores. Por isso não devemos surpreender-nos ao encontrar nestes mares equatoriais grande número de navios de cabotagem tripulados exclusivamente por chineses e, da mesma forma que no estreito de Malaca, estes navios pertencem aos tipos do Guangdong e de Fujian, donde os seus marinheiros são oriundos. Mas além destes juncos, formou-se um tipo local, um género híbrido que não pode ser ligado completamente a nenhum dos que descrevemos mais acima ao percorrer as costas chinesas e o estreito de Malaca. Estes juncos (Estampa 40), a maior parte das vezes só têm uma vela de forma trapezoidal arredondada como é característico do Guangdong. Uma bujarrona de grande envergadura de tipo ocidental é amurada ao maciço da roda de proa e içada no tope do mastro. O casco é robusto, cuidadosamente construído, reforçado por duas fortes cintas, uma na linha de água, outra debaixo da borda. As formas da proa são esguias com uma plataforma que sobressai, à maneira dos juncos de Hong Kong (figuras 1,2). O painel da popa é plano, de forma quadrada ou oval e sobrepõe-se-lhe uma plataforma, cujas asas laterais fazem, a maior parte das vezes, corpo com a ossada (figuras 3,4). O porão das mercadorias é a céu aberto coberto por um chão móvel que assenta numa braçola de um pé de altura. Nestas braçolas foram abertos embornais e também nos barrotes transversais assegurando o escoamento das águas para os embornais do costado abertos por baixo da cinta da borda. Uma borda móvel (E,E) protege o porão da surriada. Estes juncos têm na parte de ré dois grandes lemes de gingar, colocados fora do costado, num pivot de ferro fixo por um apoio transversal (D,D figura 6). A tripulação de quatro a cinco homens aloja-se num compartimento a ré, onde

Estampa 40 Junco de Sandokan - Ilha de Bornéu

Estampa 33   Estreito de Malaca - Junco chinês

Estampa 34   Estreito de Malaca - Navio de cabotagem chinês

Estampa 35 *Costas de Samatra - Navio de cabotagem chinês*

Estampa 36 *Estreito de Malaca - Navio de cabotagem chinês*

Estampa 37   Navio de cabotagem malaio

Estampa 38   Barcaça malaia de Singapura

Estampa 39 Barcaça chinesa de Singapura

se tem acesso por um painel (B). O comprimento destes juncos vai de doze a dezoito metros; o casco é de cor preta, sem nenhum enfeite.

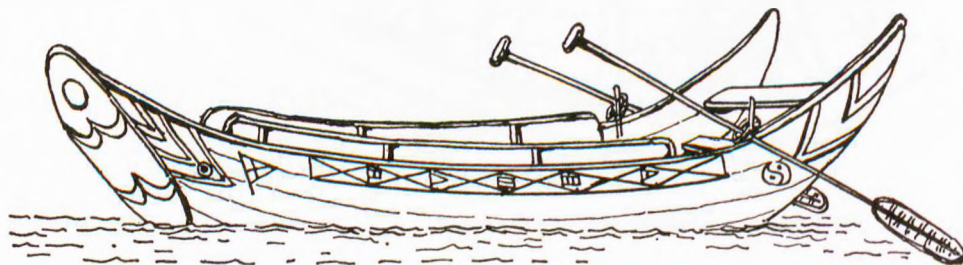
SAMPANAS DE PENANG

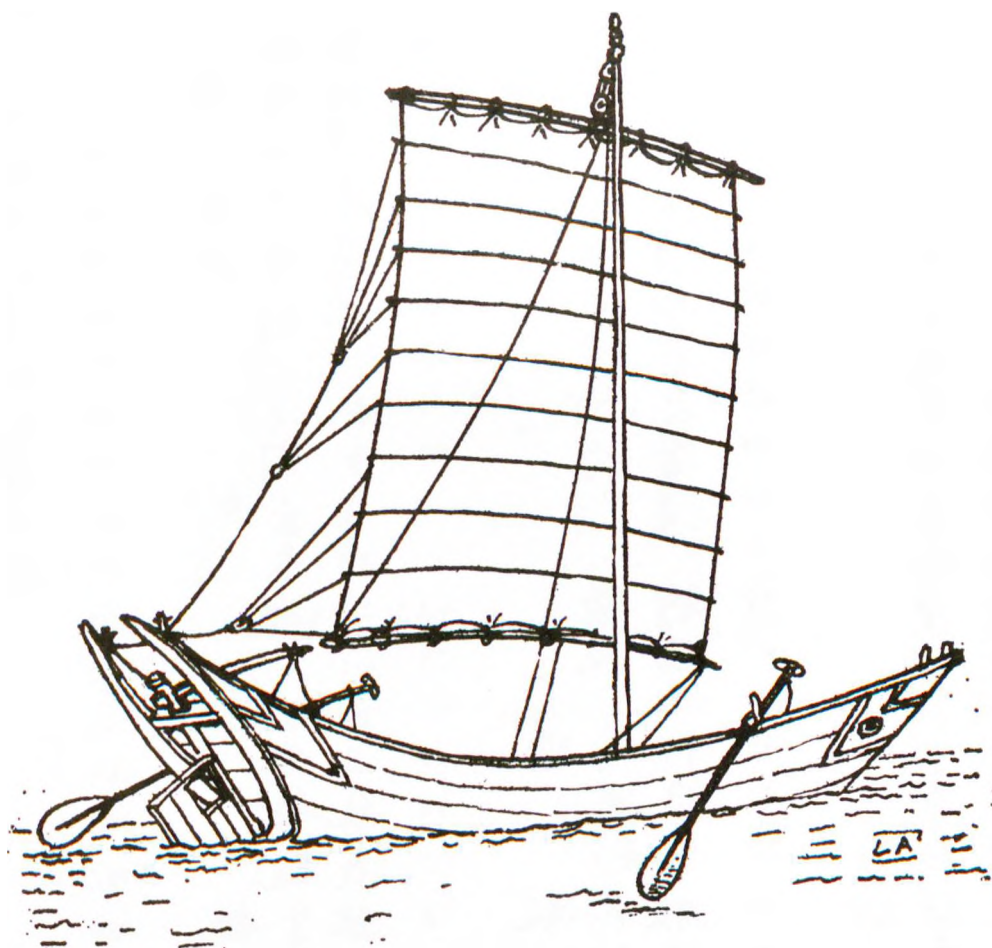
Como em toda a aglomeração chinesa as sampanas desempenham um papel importante na actividade marítima, mas contrariamente ao que acontece na China, bem raras são as que servem de habitação às famílias. As sampanas dividem-se em duas categorias; as mais pequenas fazem o vai-vem de passageiros, as maiores de sete a oito metros de comprido, cooperam no transbordo das mercadorias ou são usadas na pesca. Entre as últimas assinalaremos, em especial, uma grande e sólida embarcação que os indígenas empregam como barcaça

Estampa 41 Plano duma sampana de carga de Penang

no porto de Georgetown na ilha de Penang. Faz-se notar (Estampa 41) pelas proporções pouco usuais: sete metros de comprido por quatro de boca, pela construção robusta compreendendo balizas e anteparas de grandes dimensões, com a proa feita também por uma montagem de peças de madeira maciças que o construtor fixa em último lugar, ao fechar o tabuado do casco. Ainda que tripulada por malaios esta embarcação é decorada à maneira das sampanas de Xiamen, às quais foi buscar a forma geral.

A sampana destinada mais especialmente ao transporte de passageiros que faz escala em Georgetown, pertence como a anterior, ao tipo chinês de Fujian (Estampa 42). O painel de vante tem forma oval alongada, ligeiramente bojudo na mediania. Estas, com o comprimentos de quatro a cinco metros, são manobradas só por um homem que actua sobre os dois lemes colocados na câmara de ré. O remo de estibordo fica um pouco para vante do de bombordo, de maneira que o homem rema de pé virado para vante sem se atrapalhar com o cruzamento dos punhos. As decorações do casco, pintadas nas extremidades e nos painéis de vante e de ré (Estampa 43), são oriundas da costa oeste da China, com algumas variantes nas cores e nos desenhos. A bandeira pintada a vante representa a companhia a que pertence a sampana. Outras bandeiras e emblemas figuram em losangos pintados num longo painel aplicado nos dois bordos, com o fim de atrair a clientela das ditas companhias. Este mesmo processo é usado nas sampanas de Shanghai que inscrevem no painel da popa em letras maiúsculas mais ou menos fantasiadas, os nomes dos navio de passagem que as utilizam.

A Estampa 44 apresenta uma sampana chinesa, de oito a dez metros de comprido, com um mastro com vela de algodão, que pesca à volta da ilha de Penang.

Depois de ter visto em acção numerosos tipos de embarcações, que passámos em revista tanto na China como no estrangeiro, é-nos permitido afirmar que a sampana chinesa reúne no mais alto grau as qualidades exigidas no seu emprego. A estrutura é robusta, as formas elegantes, com linhas de água que asseguram evoluções rápidas, tanto à vela como a remos. A posição do leme de gingar no painel da popa permite-lhe abrir uma passagem nos portos mais congestionados, ao mesmo tempo que facilita a manobra que pode ser confiada a mãos inexperientes e mesmo às duma criança.

Estampa 42 Penang - Sampana para passageiros

Estampa 43 Ornamentos do casco das sampanas de Penang

Estampa 44 Sampana de pesca de Penang

NOTAS CHINESAS

1 浙江
2 福建
3 北直隸
4 沙船
5 江蘇
6 山東
7 上海
8 揚子
9 海州
10 安東
11 鴨綠
12 廣東
13 老板
14 桐油
15 大沽
16 遼東
17 錦州府
18 紅頭船
19 大連
20 威海衛
21 笑鳥子
22 寧波
23 瓜盧宴
24 天津
25 北河
26 北京
27 鄱陽湖
28 洞庭湖
29 黃河
30 西寧
31 甘肅
32 庫庫淖爾
33 蘭州
34 珠江
35 西江
36 北江
37 東江
38 花船
39 香港
40 澳門
41 Não identificado
42 艚船
43 頭艋
44 Não identificado
45 打魚船
46 鹽船
47 划船
48 蝦拘艇
49 戰船
50 拖船
51 菓艇
52 渡船
53 河頭船
54 老龍船
55 紫洞船
56 快艇
57 紅船
58 四艙船
59 沙偏
60 西瓜偏
61 茶艇
62 鏝鏈頭
63 蠻船
64 撥米艇
65 麻陽船
66 老龍
67 巡船
68 扒船
69 扒龍
70 文書船
71 橫水渡
72 沙艇
73 Não identificado
74 麻舲艇
75 三板
76 龍船
77 長龍
78 雜貨艇
79 南無艇
80 住家艇
81 蛋殼
82 輪船
83 龍州
84 南寧
85 高宗
86 太湖
87 楊么
88 岳飛
89 杭州
90 蘇州
91 小花船
92 官船
93 福州
94 海南
95 北海
96 雲南
97 河內
98 紅江
99 蠻耗
100 五板
101 芒街
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118

IX

COSTAS LESTE

JUNCOS DAS COSTAS DO ZHEJIANG E DO FUJIAN

Se pela sua situação privilegiada no Baixo Yangzi Jiang (nc 2), o Hankou é especialmente conveniente para o estudo de um grande número de juncos de rio, de todas as formas e dimensões, parece incontestável, dentro da mesma ordem de ideias, que as costas do Zhejiang (nc 3) e do Fujian (nc 4) oferecem um terreno incomparável para o estudo de todos os tipos possíveis de juncos de mar.

Ningbo (nc 5), Fuzhou (nc 6) e Xiamen (nc 7) são os principais portos destas costas, nos quais se pode observar o mais vasto conjunto de barcos usados na grande cabotagem. Quando comparados com os barcos de pesca, o seu número é relativamente insignificante. Com efeito, aqueles contam-se aos milhares, enquantos que estes não ultrapassam algumas centenas. Por volta de 1880, cada um destes portos contava com cerca de 700 ou 800 juncos a praticar a cabotagem no litoral das duas províncias. Uns subiam o Yangzi Jiang até Zhenjiang (nc 8), à entrada do Grande Canal Imperial. Outros, os de maior envergadura, navegavam no golfo de Bei Zhili (nc 9), indo até Niuzhuang (nc 10) na Manchúria.

Desde há vários anos, esta frota de cabotagem tem vindo a decrescer, dando lugar aos navios a vapor, que transportam em dois ou três dias, ininterruptamente ao longo do ano, a mesma carga que os juncos transportam vagarosamente, à razão de uma ou duas viagens anuais, com a ajuda dos ventos periódicos da monção.

As descrições que se seguem, e que fazem parte do tomo COSTAS LESTE da China, concernem aos juncos de mar que navegam nas costas do Zhejiang e do Fujian, desde a embocadura do Yangzi Jiang até à fronteira do Shandong (nc 11). Estas descrições dizem ainda respeito a alguns juncos de rio dos principais portos destas duas províncias.

LORCHA (Hua Ting, nc 12)

A Lorcha (Estampas 1 e 2) é um barco de mar de origem portuguesa, que foi introduzido na China por finais do século XVIII. É o único exemplo que se conhece de adaptação pelos chineses de dispositivos europeus, conquanto estes sejam também, em grande medida, fruto de influência indígena.

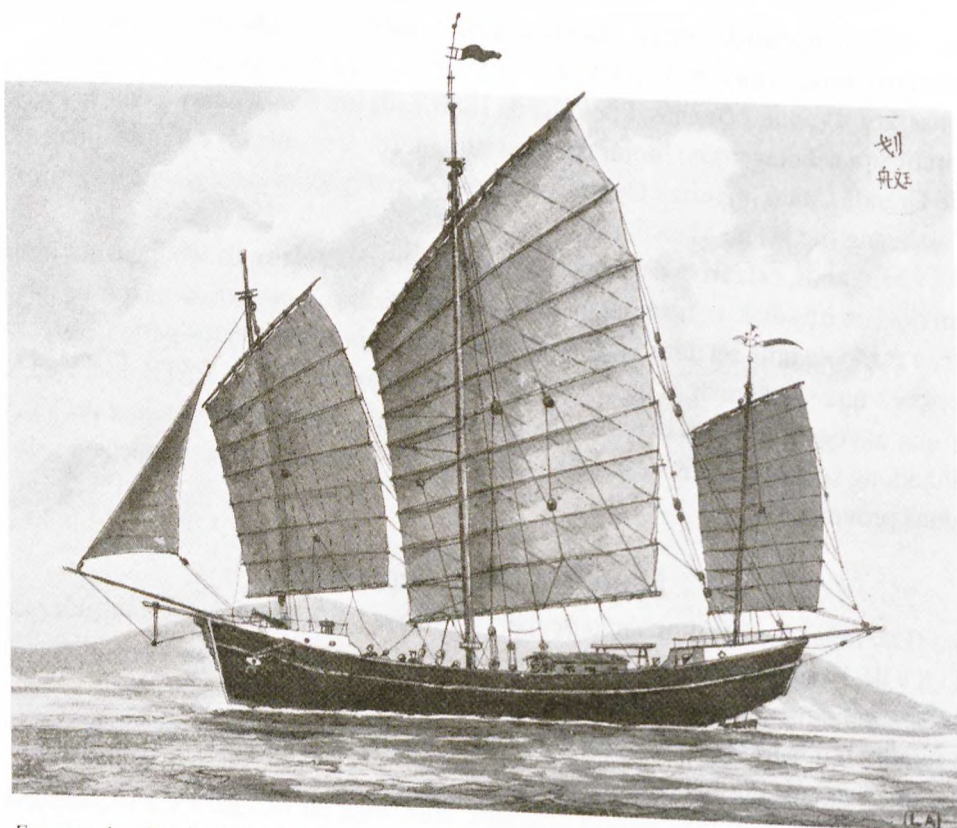
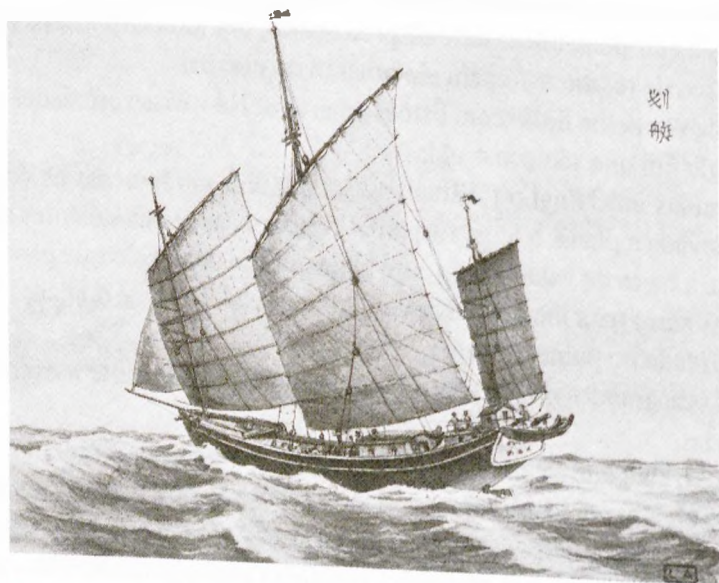
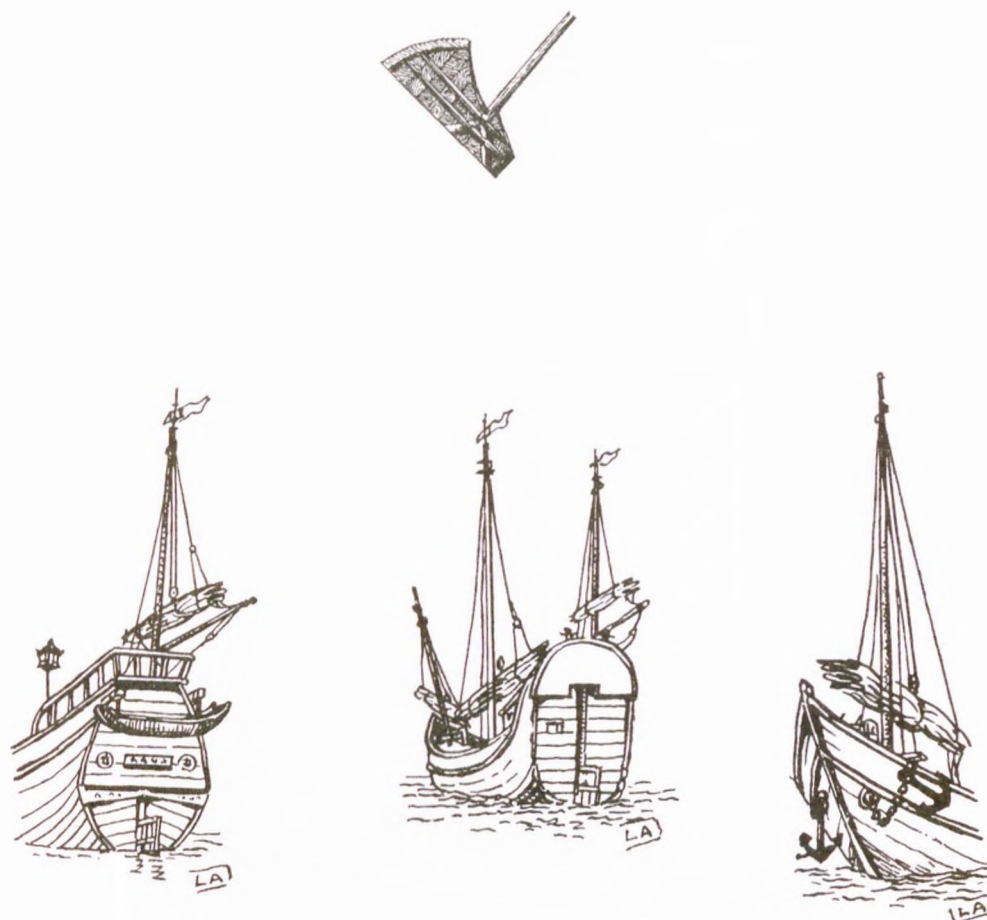
O casco lembra o dos nossos navios de cabotagem, de formas fugidias e arredondadas a ré e esguias à proa, com beque que serve de apoio ao gurupés.

A lorcha é aparelhada com três mastros chineses, com velas de pendão e varas intermédias. Com bom tempo, o velame é completado com uma bujarrona tesada numa antena estendida por cima do gurupés, com uma vela de gávea volante no tope do mastro grande e uma vela de estai entre os dois mastros de vante. O convés comporta arranjos à europeia, um castelo de proa aberto, um tombadilho a ré onde fica a roda do leme, enfim, entre os dois mastros de ré, um rufo para alojamento do pessoal.

O casco é pintado de vermelho tijolo com listões amarelos. Há várias variedades de lorcha, inspirando-se as formas no estilo do lugar em que são construídas.

As que são construídas em Ningbo (Estampas 3,4,5) têm nitidamente as características dos juncos locais: a popa oval sobrelevada e plana, o leme suspenso à chinesa, as cintas salientes assim como pelo velame e aparelho. Pelo contrário, a parte de vante acaba num beque muito comprido que parece ter sido acrescentado às formas de um junco ordinário para lhe dar o aspecto duma lorcha. O nome do barco é inscrito em caracteres europeus, numa prancha fixada no painel de popa.

A lorcha é em geral de grandes dimensões. O comprimento vai de vinte a trinta metros e a capacidade pode chegar a 500 toneladas.

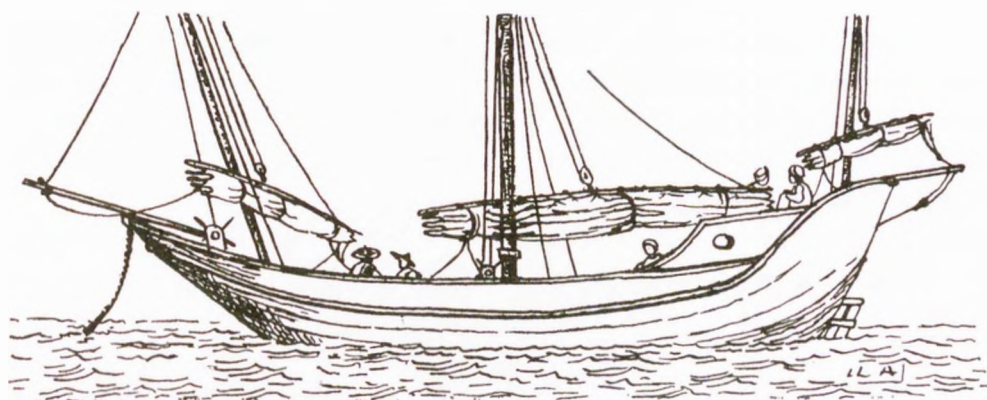
Pouco depois de terem chegado à China, os comandantes portugueses obtiveram licença das autoridades chinesas para fazerem cabotagem, por inspirarem confiança às populações marítimas expostas às incursões dos piratas. Foram mesmo solicitados para velar pela segurança das vias marítimas. Os juncos reuniam-se em comboios e, mediante uma bastante pequena prestação, obtinham a escolta das lorchas, que se encarregavam de guardar bem o rebanho e de atacar os piratas, se eles aparecessem. A acção deste policiamento português trazia

Estampa 1   Lorcha (Hua Ting)

Estampa 2   Lorcha (Hua Ting)

Estampa 3 Lorcha, tipo de Ningbo

de certo alguns abusos, mas desagradava menos aos mandarins que a intervenção dos navios de guerra estrangeiros.

No entanto, estes excessos tornaram-se intoleráveis com a continuação e os chineses, não resistindo às exigências, desistiram de se fazer escoltar por estes piratas encartados. As lorchas foram, desde então, substituídas por juncos da polícia, tripulados por chineses, que, por sua vez, inspirando-se na atitude dos seus antecessores, lhes cobraram com não menos cinismo do que aqueles.

O nome "Lorcha" é igualmente de origem portuguesa: os chineses chamam-lhe Hua Ting (nc 12), barco para o transporte de mercadorias (Cargo-boat em inglês). Estes navios ocupam-se, de facto, na cabotagem na costa Sul, de Cantão até à foz do Yangzi Jiang, e para além, até Zhejiang e Hankou.

No fim do século passado, havia uma quarentena de lorchas no Yangzi Jiang, navegando sob bandeira de várias nações, americanas, inglesas, espanholas e alemãs.

Actualmente, este número diminuiu bastante e todos estes navios pertencem a comerciantes chineses *.

Estampa 4 Lorcha, tipo de Ningbo

*) *Documento consultado: Voyage en Chine por Jurien de la Gravière- 1847-1850.*

Estampa 5 Lorcha, tipo de Ningbo

JUNCO DE POLÍCIA DO BAIXO YANGZI JIANG

Este junco (Estampa 6) opera geralmente nas proximidades da foz do Yangzi Jiang; estaciona em Wucong (nc 13), perto de Shanghai (nc 14).

O casco arredondado (Estampa 6) lembra o dos juncos do Guangdong (nc 15), com a popa arredondada e elevada em forma de " cu de galinha" na qual há uma vasta plataforma que extravasa para ré e sobre os bordos do costado, com vista a alargar o tombadilho de comando (Estampa 6). Têm cerca de trinta metros de comprimento e um deslocamento de 290 a 300 toneladas.

O leme com porta perfurada está alojado num encastramento estanque existente no casco, onde pode ser içado ou arriado por meio de um guincho colocado no convés na prumada da madre.

A proa, como a da " Lorcha ", tem a forma duma roda de proa bem lançada, mas é flanqueada por duas asas proeminentes que a tornam pesada e fazem com que o junco seja pouco próprio para aguentar os embates do mar.

A mastreação consiste em três mastros dispostos como na maior parte dos juncos de mar: o de vante ligeiramente inclinado para a proa; o mastro grande, ao centro, de grandes dimensões; à popa um mastro ligeiro, colocado na prumada do painel da popa, no centro do convés ou às vezes a bombordo.

As velas são de pendão, com o mesmo corte das dos juncos de Guandong, assentando no fundeadouro em altos cavaletes colocados no convés.

O armamento consta de alguns velhos canhões de fraco calibre, colocados num parapeito entre os dois mastros de vante. O casco é pintado de vermelho tijolo, assim como as amuradas interiores e os acessórios do convés. O painel da popa é decorado com motivos vários: personagens, uma fénix com asas abertas e de cores berrantes, etc.

Em certas circunstâncias estes juncos reuniam-se, ainda há bem pouco tempo, ao largo da foz do Yangzi Jiang e faziam exercícios militares, navegando à vela. A parada era o que era mais apreciado. As suas evoluções, lentas e graciosas, desenrolavam-se com a facilidade dos jogos de crianças. Depois num combate simulado, avançavam em dois grupos, ao som dos gongos e dos panchões, o convés cheio de estandartes, e no topo do

mastro as flâmulas. Desapareciam, depois voltavam a aparecer, por entre o fumo dos canhões, e este espectáculo estranho dava a impressão de se tratar de um combate de galeras, travado pelos últimos sobreviventes duma marinha condenada à morte pelo progresso!

Estampa 6 Junco de polícia do Baixo Yangzi Jiang

Estampa 7 Ilhas Zhoushan - Junco de polícia (Ban Shang)

JUNCO DE POLÍCIA DAS ILHAS ZHOUSHAN (nc 16) (BAN SHANG)

Este junco (Estampa 7) é conhecido pelo nome de Ban Shang (nc 17) e deriva da lorcha pelo aspecto geral do casco, salvo na parte de vante, de forma triangular com plataforma trasbordante, que foi buscar ao junco de Guangdong. A popa é arredondada e subida em "cu de galinha" e deixa aparecer, como nos juncos de Hong Kong (nc 18), uma fenda estreita e comprida para a passagem do leme, o qual pode ser assim içado e travado ao nível da linha de água. A parte de ré da grinalda é prolongada, nos dois bordos, por um arredondamento saído para além da amurada. Isto permite aumentar a largura do convés e portanto o campo visual dos homens de serviço, e dar mais espalho às bolinas da vela grande que se vão assim apoiar no exterior da borda.

O casco é cuidadosamente construído com linhas de água bem lançadas, mas a parte de vante maciça e baixa faz deste junco um mau navio para o mar. É reforçado na altura do convés por uma larga cinta, pouco saliente, com cerca de dois pés de altura.

A mastreação consiste em três mastros com velas de pendão de algodão, o do centro de grandes dimensões, o de vante mais leve e inclinado para a proa.

O mastro de ré, de fracas dimensões, é implantado a bombordo, na prumada da grinalda. Grandes cavaletes assentes no convés a ré dos dois mastros principais, servem de apoio às pesadas velas, quando no fundeadouro.

Os interiores das amuradas, os pés dos mastros, os cavaletes e outros aparelhos do convés são pintados de vermelho.

Estes juncos não têm escovéns. Têm na plataforma de vante, como os juncos de Hong kong e do Bei Zhili, uma forte peça de madeira, saída e solidamente ligada à ossada, na qual há uma ranhura pouco profunda servindo de guia ao cabo da âncora que é virado por um cabrestante.

O armamento consiste em quatro peças de artilharia colocadas num parapeito entre os dois mastros de vante.

JUNCOS DE POLÍCIA DAS ILHAS ZHOUSHAN (PAO CHUAN, nc 19)

Este tipo de junco (Estampa 8) é uma adaptação do modelo local ao papel de vigilância e de repressão que lhe cabe no distrito das ilhas Zhoushan. A única particularidade que o distingue dos juncos de comércio desta região é a presença, como no anterior, de um arredomdamento dos dois bordos, destinado a aumentar o campo de visão do pessoal de serviço e a permitir dar mais espalho às bolinas da vela grande que amarram e são espertadas à borda. Estes arredondamentos saem das amuradas de ré, como antigamente os ornatos da alheta dos navios de vela.

Em certos juncos de polícia, o arredondamento engloba toda a parte de ré, por altura do convés; em outros limita-se aos dois lados do painel.

A mastreação consta de um mastro grande fixado no centro do convés e a vante de um rufo reservado ao mandarim, de um segundo mastro inclinado para a proa, e a ré de um mastro ligeiro cuja implantação é junto da amurada de estibordo. Este mastro é aparelhado para içar uma vela, mas a maior parte das vezes serve de mastro de sinais.

Estes juncos reconhecem-se pelas numerosas bandeiras e pendões que hasteiam no tope dos mastros e no tombadilho, e pelos dois canhões num parapeito a vante.

O velame e os outros aparelhos de manobra são idênticos aos dos juncos locais.

Os juncos de polícia distinguem-se em geral destes últimos pelo bom aspecto e pela pintura impecável.

JUNCOS DE HANGZHOU

Os juncos de Hangzhou (nc 20) fazem-se notar pelas suas formas e a diversidade da sua decoração (Estampas 9, 10, 11). Encontram-se nos portos da baía de Hangzhou até à foz do Yangzi Jiang e mesmo em Shanghai, onde vão raramente. Dedicam-se à pesca ou ao transporte de mercadorias leves como o algodão,

plantas medicinais, carvão de madeira, etc.

São grandes barcos, de estrutura maciça, com a proa e a popa planas, de forma trapezoidal e elevadas acima da linha de água nos pontos extremos do tabuado de fundo.

Estes juncos parecem pouco próprios para a navegação costeira. Têm no entanto uma grande superfície vélica com dois ou três mastros, dois lemes laterais, um leme que se pode içar e um sólido leme de gingar à popa.

O comprimento vai de vinte a trinta metros.

A decoração exterior merece uma descrição pormenorizada, de tão original e variada que é. Mas as pinturas expostas às intempéries estão a maior parte das vezes em mau estado e perdem rapidamente a cor pela acção do mar.

O painel de vante é ornamentado com a figura de um animal fantástico de olhos em relevo, bem abertos, a boca com longos dentes ameaçadores (Estampa 11). Este mesmo tema é várias vezes reproduzido com algumas variantes no painel da popa (Estampa 10). Aos bordos, a vante, está pintada a figura simbólica do "Ba Gua" (nc 21) envolvido numa grinalda multicor, enquanto que à popa, uma fénix com as asas abertas, mostra a plumagem de cores berrantes. Outros ornamentos de natureza alegórica, onde o vermelho e o verde dominam, decoram as bandas verticais de cada bordo do casco a vante e a ré, assim como a cinta sobreposta que protege o convés.

Estes motivos decorativos variam com a fantasia do proprietário. É assim que a fénix é muitas vezes substituída por um dos "oito objectos preciosos", e que as faixas verticais são ornamentadas com motivos animados (personagens, animais, etc). Nas bordas pintadas em verde figuram iqualmente desenhos rectangulares dispostos em intervalos regulares imitando portinholas (Estampa 9).

Os pequenos juncos de Hangzhou são em geral mais sóbrios na decoração. O casco é uniformemente de cor preta, os painéis de proa e de popa são vermelhos sem nenhum ornamento, salvo às vezes um círculo branco liso ou então decorado com o símbolo "Yin Yang" (nc 22). O olho tradicional é também representado aos dois bordos a vante, enquanto que não figura nos grandes juncos.

Todos estes barcos têm uma ou duas coberturas móveis, formadas por grandes esteiras pretas que cobrem o convés a ré do mastro grande, e caem sobre os bordos por fora das bordas. Servem para abrigar a tripulação.

Alguns juncos têm por altura do convés uma larga cinta que permite ao pessoal circular de vante para ré sem passar pelas coberturas móveis.

Vários têm os barrotes do convés fortemente salientes para fora do casco, dispositivo que se vê também nos juncos de Shandong conhecidos pelo nome de "Sha Chuan" (nc 23), descritos mais acima (Costa Norte, Tomo VIII).

JUNCO DE DINGHAI (DAN CHUAN, nc 25)

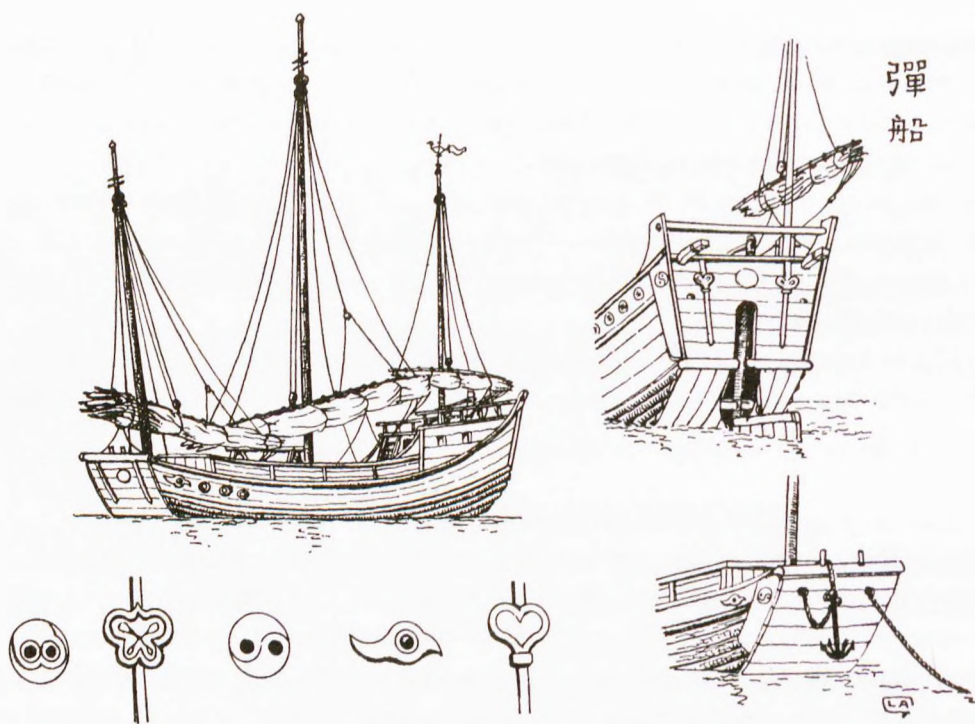
A cidade de Zhenhai (nc 24), que é preciso não confundir com a sua vizinha de Dinghai (nc 26), capital da Grande Zhoushan (nc 16), fica situada na foz do rio Yong (nc 27), na margem do qual se ergue a uma dúzia de milhas a montante da cidade de Ningbo (nc 5). É um importante centro de comércio de peixe, possuindo vastas pescarias e muitos depósitos de gelo nas duas margens. O porto pode receber centenas de juncos, que encontram neste fundeadouro abrigado pelas ilhas Zhoushan uma excelente protecção contra o mar grosso do largo. Entre as inumeráveis variedades de juncos que frequentam este porto, há um que se distingue facilmente dos outros pela forma do casco e pela sua decoração. É o Dan Chuan, construído nos arredores de Ningbo (Estampas 12-13).

De aspecto pesado e rústico com uma proa baixa e quadrada, imagina-se dificilmente que este junco possa fazer face ao alto mar, em paragens tão tormentosas como as da costa Norte e do Golfo de Bei Zhili, onde, segundo se diz, navega regularmente. A ossada é robusta, consolidada por espessas cintas em relevo que põem em evidência um forte adelgaçamento arredondado sobre a linha de água. Distingue-se do Sha Chuan pela

variedade e pitoresco da decoração. Com um comprimento duma trintena de metros, o casco é pintado de preto até à parte inferior das bordas que têm a cor da madeira natural, e têm numerosos círculos pintados alternadamente de azul e branco envolvidos por uma orla vermelha ou branca.

Na parte de vante da borda, três círculos brancos com inscrições pretas precedem o olho simbólico que tem uma forma especial. A popa eleva-se cinco a seis metros acima da linha de água, e é fechada por um painel quadrado que repousa sobre o tabuado do fundo o qual fica acima da linha de água.

A maior parte das vezes este painel é pintado duma cor azul clara, de efeito atraente nas águas calmas do fundeadouro. Tiras verticais vermelhas ornamentadas cada uma com uma roseta em forma de borboleta ou de coração enquadram o entalhe onde fica o leme, com um grande círculo branco por cima desse entalhe. Esta bizarra e complexa ornamentação que se encontra na maior parte dos juncos deste tipo não é só devida à fantasia do decorador ou do proprietário.

Decerto, a tradição perpetuou desde há longos anos o uso da maior parte destes emblemas, na origem protectores contra os génios malignos; mas outros há, como os círculos pintados de enfiada nas bordas, cujo razão de ser, nos escapa hoje. Se acreditarmos nas explicações obtidas no local, as inscrições que figuravam outrora nesses círculos indicavam o uso de cada compartimento do porão ou a natureza da carga que continha. Os círculos desenhados a vante indicavam o nome do porto de embarque. O conjunto destas inscrições representava em suma, o conhecimento de carga usado pelos navios modernos.

Estampa 13 Dan Chuan - Motivos de decoração

O convés destes juncos é protegido por altas bordas que se reúnem a pouca distância da proa por uma antepara transversal que forma barragem diante das braçolas do porão. A mastreação consta de três mastros com velas de pendão de algodão curtido com casca de mangueira. No fundeadouro as velas assentam num alto cavalete colocado entre os dois grandes mastros. Estes juncos usam âncoras de ferro seguras por amarras que

passam por pequenos escovéns abertos no painel de vante, e também no de ré para quando for preciso fundear no rio. Têm um comprimento de vinte e cinco a trinta metros, sendo a tripulação de vinte a vinte e cinco homens.

GRANDE JUNCO DE COMÉRCIO DE FUJIAN (nc 4)

Este junco (Estampa 14, 15) representa sob todos os pontos de vista o mais belo tipo de navio de mar da costa da China. Construído, como os outros, com os princípios imutáveis do barco de rio, quer dizer com fundo chato, sem quilha, a ossada reunindo-se nos extremos não sobre um bloco formando roda de proa ou cadaste, como nos nossos navios de mar, mas acabando em simples anteparas planas, este junco apresenta uma estrutura robusta, elegante, um velame perfeitamente equilibrado, que lhe permite aguentar o mar nas mais duras circunstâncias de tempo e vento. As suas qualidades de barco oceânico foram muitas vezes postas à prova pelos europeus, nomeadamente na memorável travessia empreendida no século passado pelo Qiying que foi, em 1846, de Hong Kong a Londres, passando pelo Cabo da Boa Esperança, Santa Helena e Nova Iorque.

A descrição que foi feita no Tomo III, poderia aplicar-se, com pequenas correcções de pormenor, ao junco de hoje. As diferenças resultam de certos dispositivos devidos ao ambiente estrangeiro, que os construtores de Fujian souberam usar em seu proveito para simplificar, em especial, os apêndices do casco. Assim as âncoras de madeira grosseiras e atravancantes, a do Qiying não tinha menos de dez metros de comprimento, foram substituídas por âncoras de ferro fáceis de manobrar. As pesadas velas de esteira, de que a principal pesava nove toneladas, e obrigava a ter uns quarenta homens para a içar, deram lugar às velas leves em pano de algodão.

O leme que atingia o peso incrível de sete toneladas, muito superior ao dos nossos maiores navios à vela de outrora, foi trazido para proporções mais modestas. Estes juncos podem atingir cinquenta metros de comprido, oito metros de boca, com uma capacidade de 300 a 400 toneladas. A forma das suas linhas, baixas no centro, encurvadas nas duas extremidades, dão-lhe uma silhueta elegante ao mesmo tempo que asseguram ao casco resistência contra as deformações longitudinais. Esta resistência aumenta pelo facto do navio chinês não ter roda de proa nem cadaste, nem pesadas ligações com o tabuado do casco. Graças à leveza das suas extremidades levanta-se facilmente com a vaga e não cai pesadamente na cava como os nossos navios de vela que, arrastados pelo peso considerável das balizas terminais, sofriam forte arfagem e choques violentos tão sensíveis para a estrutura como para a velocidade. As qualidades bem conhecidas deste junco de mar são devidas à harmonia das suas proporções, ao equilíbrio bem pensado do velame e à judiciosa repartição do peso do casco. Por isso, não é de admirar que a sua construção se tornasse clássica em todo o litoral da China. São numerosos, com efeito, os juncos de comércio e de pesca que adoptaram dos navios do século XV esta estrutura estranha com a popa elevada e saliente. A silhueta de vante não é menos singular, com os seus altos bordos a destacarem-se na extremidade numa curva graciosa, como duas asas de borboleta, deixando entre elas uma larga abertura por cima do painel, para a manobra das âncoras. A cada um dos bordos, um par de turcos, de género europeu, sustêm uma âncora de ferro, cujas amarras são viradas por um cabrestante modernizado. Dois outros turcos, saídos do painel da popa, servem para içar uma chata, em lugar de a trazer, como é costume, no convés. Um primeiro rufo pouco alto é construído no convés pouco a ré do mastro grande; um segundo, de menor comprimento, eleva-se sobre este, circundado por uma galeria que domina de muito alto todo o conjunto do convés e envolve por três dos seus lados, o posto do homem do leme. O painel de popa que fecha o casco pela parte de ré é a marca mais característica e chama a atenção pela originalidade da estrutura e beleza dos ornamentos. De forma elíptica e inclinado de 60º sobre a água tem a parte superior plana, enquanto a parte de baixo é formada por dois planos justapostos em forma de diedro, cujo ângulo é ocupado pelo eixo do leme. Por cima deste diedro, o painel é atravessado por um entalhe estreito e profundo onde se pode travar o leme depois de ter sido içado e depois inclinado numa posição tal que a madre fique totalmente fora de água (Ver Estampa 21).

Este dispositivo, bem especial da China, permite, se for caso disso, reparar o leme enquanto se navega.

Mas a sua verdadeira vantagem é de livrar a popa do navio da incessante trepidação produzida pelo marulho do fundeadouro, pelo leme que é simplesmente sustentado por cabos sem qualquer ligação rígida com o casco. Os mastros, em número de três, são em pau-ferro. O de vante, fortemente inclinado para a proa; o mastro grande central, o mastro de ré muito leve e um pouco fora do eixo do convés. As velas são tipo de pendão normal e em pano de algodão. A tralha do gurutil arredonda para cima. É de notar que esta curvatura se acentua mais e mais, à medida que os juncos pertencem a regiões mais meridionais.

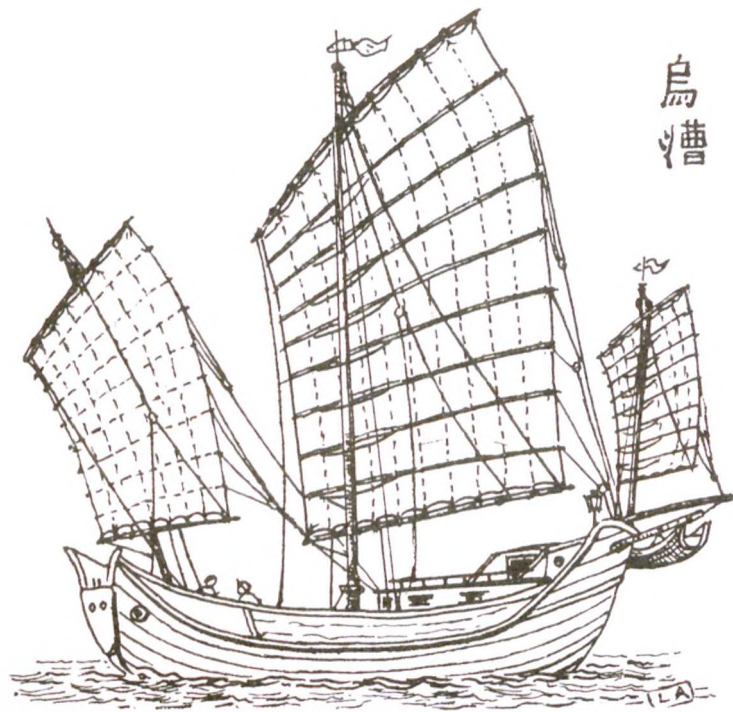
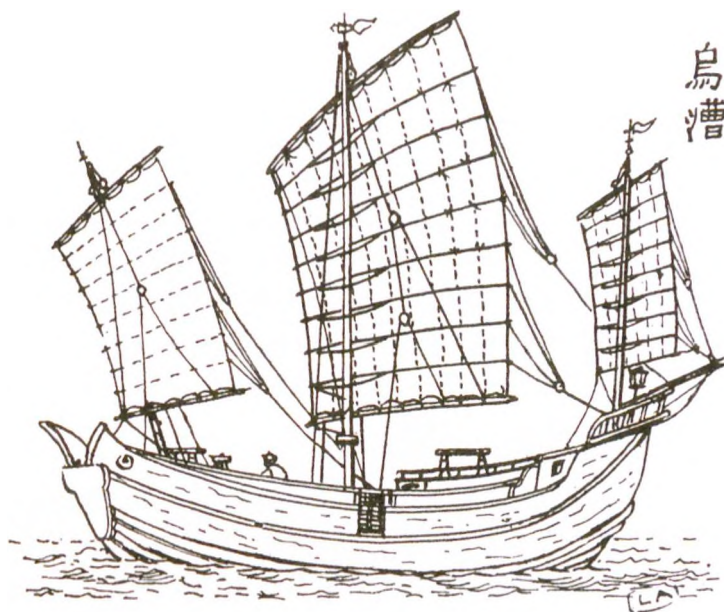
A decoração do grande junco de Fujian foi descrita anteriormente no capítulo respeitante à ornamentação (ver Tomo III). Não voltaremos a isso. Bastará lembrar que é uma das mais curiosas e das mais artísticas que se encontra ainda nas costas da China. É única pela beleza e pela profusão dos desenhos, que são tão variados na forma como no colorido.

JUNCOS PARA O TRANSPORTE DE MADEIRA

Entre as muitas variedades que apresenta o grande junco de Fujian, não se poderá passar em claro aquela conhecida entre os ingleses como "Fujian Pole" (Estampa 16) pelo facto de se destinar ao transporte de troncos de árvore, que são estivados duma forma muito especial no exterior do navio. O comércio das madeiras é uma das fontes de riqueza mais importantes de Fujian. Estas madeiras são enviadas principalmente para Shanghai e para o vale do Yangzi Jiang, regiões formadas por planícies baixas bem cultivadas, onde a madeira de construção não existe. A estiva da carga é feita em Fujian por especialistas. Uma pequena parte do carregamento fica nos porões, a mais importante é empilhada no convés. O resto, que representa mais de metade do total, é colocada aos bordos, pelo exterior do junco. Os troncos de árvore são agrupados horizontalmente no sentido do comprimento do navio, seguros de distância a distância com barrotes de madeira verticais e fortes amarrações de bambu que envolvem a carga de um bordo a outro, passando pelo convés e pelo fundo do navio. Chegado ao destino, a descarga dos bordos faz-se de certo modo instantaneamente, largando simultaneamente todos os cabos aguentando a carga. Nada de mais estranho do que ver no mar estes juncos pesadamente carregados, avançando lentamente, o casco tapado por uma enorme massa de madeira que triplica a sua boca e lhes dá a aparência duma casa flutuante à deriva. Só fazem quatro a cinco viagens por ano entre Fujian e o Yangzi Jiang, na época da monção do sudoeste, de Junho a Setembro, que lhes facilita a subida para o Norte.

Os juncos para transporte de madeiras, assim como os que fazem cabotagem, não pertencem todos ao tipo de Fuzhou.O porto de Ningbo constrói-os de várias maneiras, tendo algumas analogias com o tipo de Fuzhou. Diferem no arranjo do convés e sobretudo pela forma da parte de ré, que é em geral uma estrutura mais simples e de mais sóbria decoração. O casco apresenta as mesmas proporções, as mesmas linhas, que asseguram uma boa postura no mar. A parte de ré apresenta a forma de um "U" que caracteriza a construção local. O painel é também de forma diédrica em baixo e plana em cima, com um entalhe permitindo receber o leme depois de se ter posto fora de água. A galeria superior, que dá um cunho tão especial ao junco de Fujian, não existe muitas vezes no tipo de Ningbo. O painel é ordinariamente pintado duma cor única, azul verde ou branco, enquadrado por tiras vermelhas. Encontra-se este mesmo tipo de junco, com algumas variantes, no arquipélago de Zhoushan, onde é geralmente conhecido pelo nome de Wu Cao "casco negro" e onde se dedica à cabotagem ou à pesca (Estampas 17,18). O processo descrito mais acima para o transporte da madeira a bordo dos juncos usava-se igualmente, de diversas formas, na época em que as florestas de Fujian forneciam em abundância estes preciosos materiais utilizados na construção naval chinesa.

Encontramos a prova na seguinte descrição, extraída da *Viagem à China* * e da embaixada de Lord Macartney, que concentrou em 1793, uma frota de navios carregados de madeira nas costas de Fujian. "Vimos

* *Voyage en Chine*, por John Barrow, Paris, 1805, página 58.

Estampa 17 Ningbo - Junco de transporte

Estampa 18 Ningbo - Junco de transporte

uma enorme quantidade de navios chineses, diferentes na forma e no aparelho, de trinta a duzentos tonéis de porte, que singravam ao longo da grande terra. A maior parte estava carregada com pequenas madeiras de construção, que atingiam no convés tal altura que o mais fraco golpe de vento os podia virar. As vigas e outras peças de madeira, compridas demais para serem postas só num barco, eram colocadas no convés de dois navios amarrados um ao outro. Havia pelo menos duzentos pares juntos desta forma que formava uma só frota. Mantinham-se o mais perto que podiam da costa, a fim de estarem prontos em caso de mau tempo, a entrar no porto mais próximo, pois não estavam em estado de aguentar o mar durante uma tempestade".

Esta obra não dá pormenores sobre os navios, mas o relato continua com a descrição seguinte de um junco de alto mar.

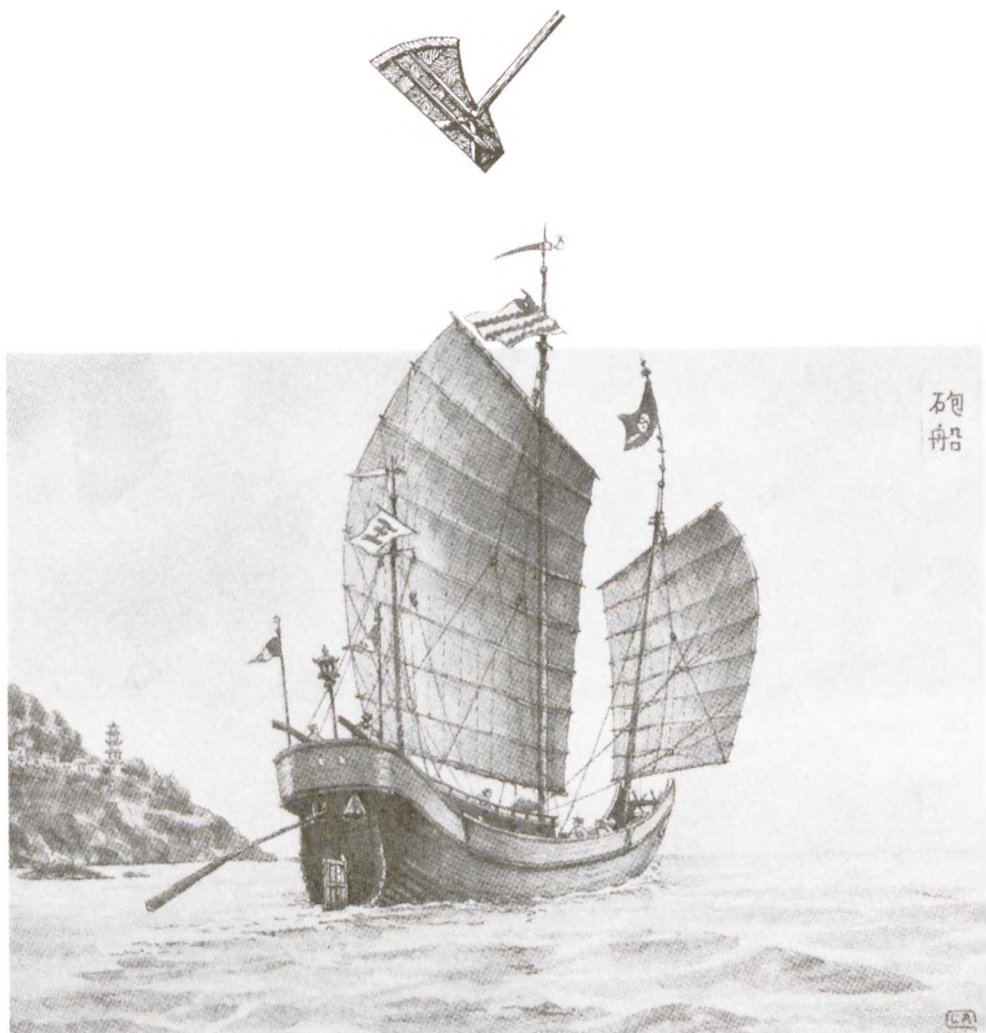
"Os navios que os chineses usam nas suas maiores viagens são tão singularmente construídos, que parecem pouco próprios para resistir às tempestades dos mares que circundam o seu Império. Em geral, a parte do corpo de um navio chinês que aparece fora de água, parece-se com a forma da lua no seu quarto dia. A proa ou a parte de vante do navio não é arredondada como nos navios europeus. É quadrada e plana, assim como a popa, e não tem esta peça de madeira saliente que se chama talha-mar ou beque, o navio não tem mesmo quilha. De cada lado da proa, vê-se pintado um grande olho redondo, a imitar, julgo eu, os olhos dos peixes. Os extremos destes navios são extremamente altos. Uns têm três mastros, outros quatro; cada mastro é duma só peça de madeira e consequentemente não se pode, em caso de necessidade, arriar uma parte, como praticamos nos nossos navios. O mastro grande destes navios chineses, como os que fazem com regularidade a viagem para Batávia, não tem menor diâmetro que o de um navio inglês de sessenta e quatro canhões. Está fixo num caixilho espesso que atravessa o convés. Cada mastro tem só uma vela, e esta vela é uma esteira tecida com fibras de bambu. Enforma-se por meio de paus da mesma espécie de cana, colocados atravessados e a distância de cerca de dois pés uns dos outros. As velas são feitas muitas vezes de maneira a poder-se abrir e fechar como um leque. Quando estão bem içadas e braceadas, quase da proa à popa, os navios podem singrar com três ou quatro pontos de vento, mas perdem esta vantagem sobre os navios da Europa, porque a forma redonda e grosseira da carena e a falta de quilha, causam um grande abatimento com o vento. O leme é colocado numa grande abertura à popa, e pode tirar-se quando se quer, o que ordinariamente acontece quando se aproxima algum banco de areia ou um baixo."

MAO LAN (nc 29)

Os Mao Lan pertencem ao grupo bem conhecido dos juncos de alto mar, construídos em Fuzhou, e que se dedicam à cabotagem entre os portos do Sul do Mar da China, Shantou (nc 30), Xiamen, a ilha Formosa, e sobem até Ningbo e à foz do Yangzi Jiang. São bons barcos para o mar, solidamente construídos, mas cujas formas maciças os tornam impróprios para um andamento rápido, por pouco que o seja. A proa apresenta várias formas que estão representadas nas Estampas 19, 20 e 26. Acaba a maior parte das vezes num painel plano e quadrado, ligeiramente encurvado para a linha de água. No bordo superior deste painel assenta uma enorme âncora de madeira, com sete ou oito metros de comprimento, cujas patas, com as unhas ferradas, sobressaem no exterior da proa.

A parte de ré do junco tem a forma e os arranjos habituais adoptados de longa data pelos construtores de Fujian: popa elevada com uma galeria à volta, casco talhado em forma oval, fechado por um painel em ângulo reentrante, servindo de alojamento ao leme que pode ser içado ou arriado, por meio de um guincho colocado por cima da madre. A mastreação consiste em três mastros dispostos, como as velas, do mesmo modo que no grande junco de Fujian, descrito mais acima.

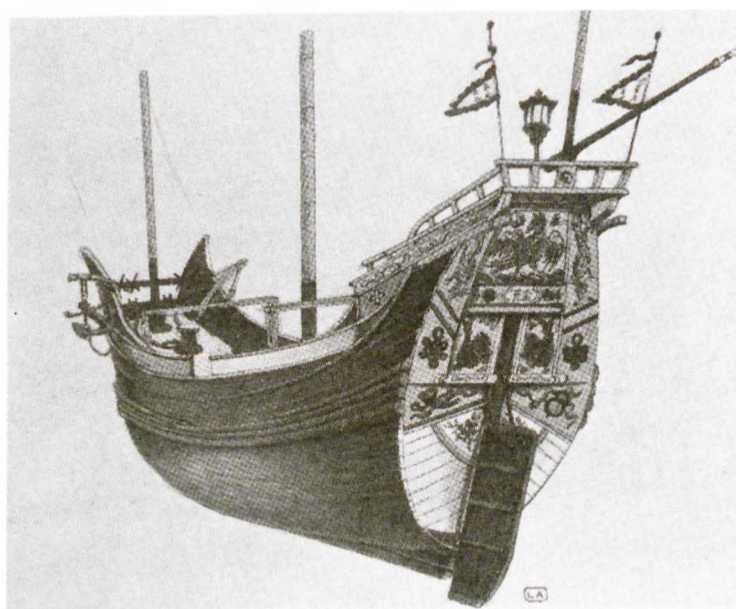
Há vários tipos de Mao Lan. Na Estampa 26 a âncora assenta num painel muito elevado entre duas asas em que termina a borda e aguentam um possante guincho encastrado entre duas falcas que prolongam as asas.

A ornamentação do casco é geralmente abundante nos Mao Lan. As bordas são pintadas com painéis de

Estampa 8   Ilhas Zhoushan - Junco de polícia (Pao Chuan)

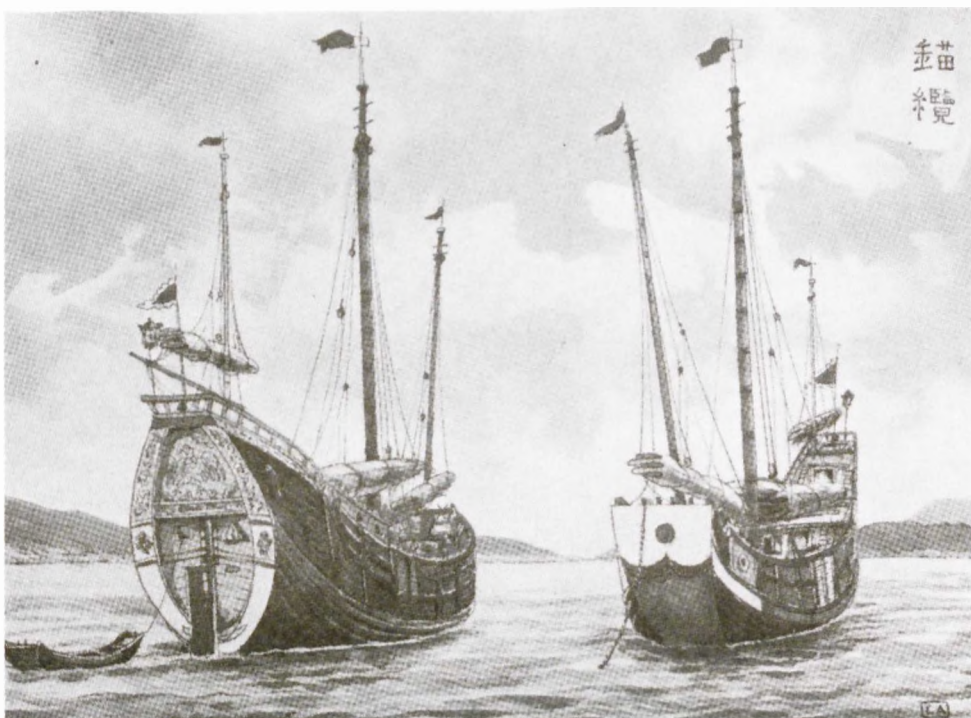
Estampa 9   Hangzhou - Junco de comércio

Estampa 10 Hangzhou - Junco de comércio

Estampa 11 Juncos de Hangzhou - diversas formas de popas e proas

Estampa 12 Junco de Dinghai (Dan Chuan)

Estampa 14 Junco de Fujian

Estampa 15   Junco de Fujian

Estampa 16   Fujian - Junco de tranporte de madeira

Estampa 19 Junco de Fujian (Mao Lan)

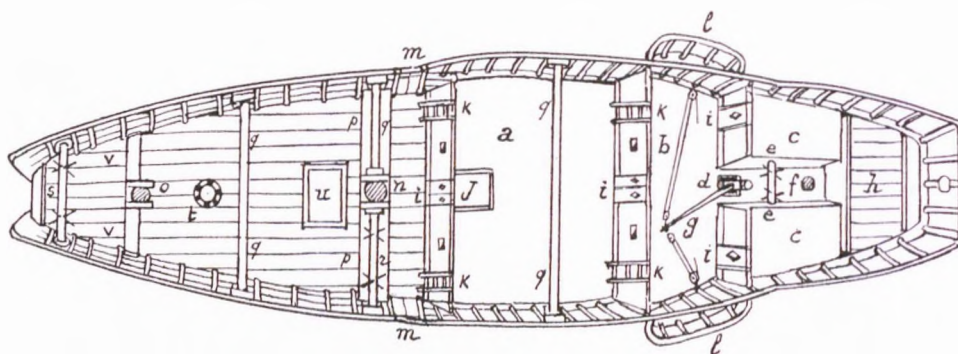
cor verde ou vermelha separados por faixas vermelhas. Nos flancos de ré, figura um grande peixe de linhas onduladas, enquanto que o painel de vante se faz notar a distância pela cor rutilante e o símbolo Yin Yang em fundo branco (Estampa 26). O painel da popa é decorado com o mesmo cuidado e os mesmos motivos que figuram no grande junco de Fujian.

SHANDONG CHUAN, BEI CHUAN, BEI BO

O Shandong Chuan (nc 11) (Estampa 21) é oriundo de Fujian. Este junco foi buscar o nome à província com a qual faz comércio regularmente; também é conhecido com o nome de Bei Chuan (nc 31) ou Bei Bo (nc 32), barco do Norte (Estampa 23).

Existe em várias variedades, de grandes dimensões, tendo sensivelmente as mesmas características que o grande junco de Fuzhou. A mesma forma de casco com tosado do convés muito acentuado, a popa levantada dominada por uma estreita galeria, a proa solidamente estruturada com as duas asas abertas sobre o convés e reunidas por um potente guincho. É de notar nos dois lados da amurada de ré, por altura do convés, uma plataforma saída, permitindo a vigilância exterior e destinada também à evacuação da latrina. A decoração do casco é do mesmo estilo que a do Mao Lan (nc 29); distingue-se desta última pela pintura das asas de verde claro e posição do olho tradicional. A popa oferece as mesmas características e decorações que o grande junco de comércio de Fuzhou, o painel de vante lembra o do Mao Lan nas ornamentações, mas as formas dilatadas da carena dão um aspecto mais bem lançado. Os grandes juncos atingem quarenta a cinquenta metros de comprimento, a capacidade 300 a 400 toneladas. São sólidos barcos para o mar, bons manobreiros, embora pesadamente construídos. No princípio do século existia ainda uma cinquentena comerciando com o Norte, mas esse número diminui muito com a concorrência dos navios de vapor.

SHANDONG CHUAN - DESCRIÇÃO DO CONVÉS (Estampa 22)

O convés apresenta em metade do comprimento do junco, a partir do centro, três níveis de vante para ré.

Estampa 22 Shandong Chuan - Plano

O terceiro é mais difícil de identificar. As suas formas maciças com fundo chato, a sua proa quadrada de batelão, dão a impressão de se tratar de um junco de rio. Temos todas as razões para julgar, no entanto, que se trata, neste caso, de um barco de mar oriundo do Golfo de Bei Zhili, região que a Embaixada transpôs no fim do mês de Julho de 1793, para seguir para Dagu (nc 37).

Este barco apresenta alguns dispositivos análogos aos do junco de Jinzhou (nc 38) (Ver Tomo VII, costas Norte, Estampa 6), em especial na estrutura do casco, consolidado por fortes cintas em arco e no painel de proa no qual assenta uma enorme antena saída, que serve de guia à espia de fundear. A descrição deste barco não figura na descrição do Sr. Holmes, a quem fomos buscar as dos dois juncos anteriores, sob o título de Navio Mercante (Estampa 27) e Navio à Vela. Seguem as duas descrições: *.

NAVIO MERCANTE

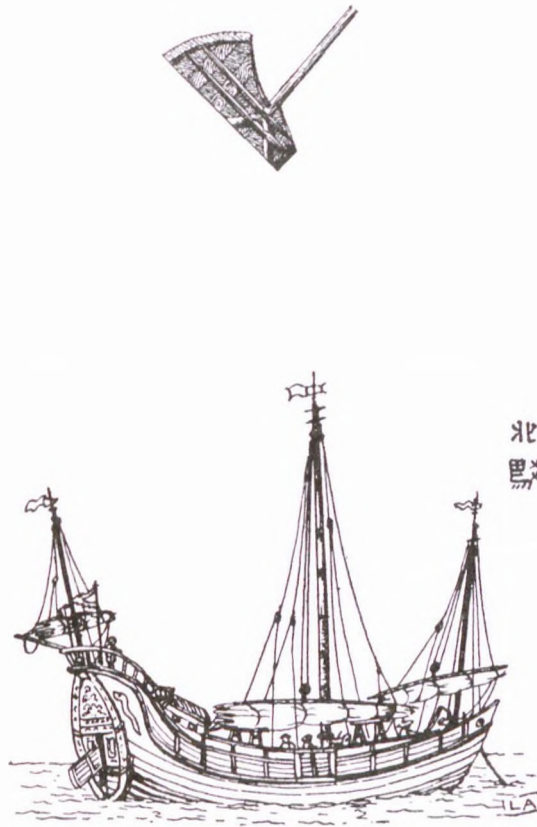
Estes navios aventuram-se em viagens longínquas, como Manila, Japão e Batávia, que é o porto mais distante que frequentam. Vários deles têm 900 a 1.000 tonéis. Para empreender tais viagens, os pilotos esperam pela estação mais calma do ano e, apesar de bem conhecedores do uso da bússola, afastam-se raramente das costas.

De há vários séculos a esta parte, os chineses não introduziram a mínima mudança à sua arquitectura naval. Este povo é tão inimigo da inovação e tão apegado aos seus antigos preconceitos que, apesar do grande número de navios europeus que tocam todos os anos em Cantão, e da construção de que devem reconhecer a superioridade, não admitem nenhuma espécie de mudança nem de melhoramento, na maneira de construir os seus.

A popa deste navio forma um ângulo côncavo; em outros navios, escava-se uma cavidade na qual o leme fica abrigado da violência do mar, e, no entanto, este método expõe certamente o navio a muito grandes perigos, quando com mar grosso andar contra o vento.

De cada lado da proa está pintado um olho com a pupila dirigida para vante com a intenção de lhe dar parecenças com um peixe, ou com a ideia supersticiosa de que o navio possa assim ver diante dele e evitar os perigos.

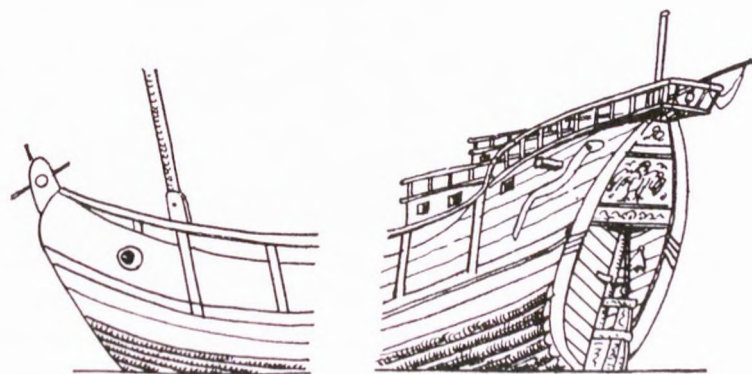
Muitas vezes as portinholas servem de janelas nestes navios, que geralmente pecam por falta de elegância e comodidade.

*) *Voyage en Chine et en Tartarie à la suite de l'Ambassade de Lord Macartney - por M. Holmes, Paris-1805, pags. 15 e 39.*

Estampa 23 Bei Bo

NAVIO À VELA

Os navios desta construção são usados pelos comerciantes para transportar os produtos de algumas províncias nos diversos portos do Império.

O fundo do porão, para maior comodidade, é dividido em vários compartimentos, que são tão bem calafetados com um composto chamado You Shi Hui (nc 39), ficando à prova de água, que no caso de vir a haver água aberta, a maior parte da carga fica ao abrigo de qualquer dano, e o próprio navio fica menos sujeito a afundar-se.

A vela grande e a do mastro de vante são de esteira, de um tecido muito espesso, e estendidas em canas de bambu que se colocam horizontalmente por trás delas. A vela da mezena e a dos joanetes são de nanquim e esta última (por um método contrário ao dos europeus), nunca é içada mais alto do que representa a gravura. As velas são braceadas ou largadas por meio de cabos ligados às extremidades das canas que as atravessam e que são chamadas aranhas; desta maneira, a manobra do barco faz-se sem a mínima dificuldade. A proa, como é de uso em todos os navios chineses, não tem roda de proa. Também não têm quilha, o que os sujeita a um abatimento considerável. As duas âncoras são feitas duma madeira muito pesada, chamada Tie Mu (nc 40) pau-ferro. As diferentes peças que as compõem são unidas fortemente e cavilhadas e armadas com pontas de ferro, apesar de trazerem às vezes grandes fateixas de quatro braços. A cobertura de esteiras arqueadas é a câmara onde os marinheiros dormem e as canas de bambu, que se vêem no través do navio, estão aí colocadas convenientemente para as suas necessidades. As várias bandeiras e insígnias dão uma ideia do gosto dos chineses neste campo.

Estampa 25 Proa e popa de um Yan Chuan

ESTAMPA CHINESA

Completaremos esta revista retrospectiva dos juncos de comércio de Fujian pela reprodução duma estampa a cores desse mesmo tipo de barco, devida, desta vez, ao pincel de um artista chinês. Esta pintura (Estampa 27), de um género especial, é feita em Cantão, onde encontra muitos apreciadores, tanto estrangeiros como chineses, à procura do pitoresco. Pareceu-nos interessante apresentar aos nossos leitores um espécime da produção indígena dos tempos modernos como complemento das estampas apresentadas no Tomo I, sob o título "Marinha de guerra antiga", extraídas duma obra do século XVIII. Estas estampas representam, como dissemos, navios de combate desenhados com muita minúcia, mas cuja precisão de pormenores responde insuficientemente às necessidades das nossas pesquisas. É mais duma natureza simbólica, portanto sem interesse documental.

Pelo contrário, a gravura a cores do Fujian exprime com a nitidez tradicional da gravura chinesa, mas também com o exagero do colorido como da ornamentação, a visão evocada pela curvatura do casco deste barco e pelo conjunto do seu aspecto.

A sua execução é relativamente recente, como indica a bandeira nacional à popa. Já o mesmo não acontece com o assunto que representa, que a bem dizer não pertence a nenhuma época, sendo obra de um artista, feita no estúdio, que deu liberdade à fantasia do seu pincel para satisfazer a sua clientela. O chinês pinta raramente à vista; dispõe para o seu trabalho de cópia de um número muito grande de trabalhos antigos e modernos profusamente ilustrados, onde encontra todo o género de assuntos para tratar.

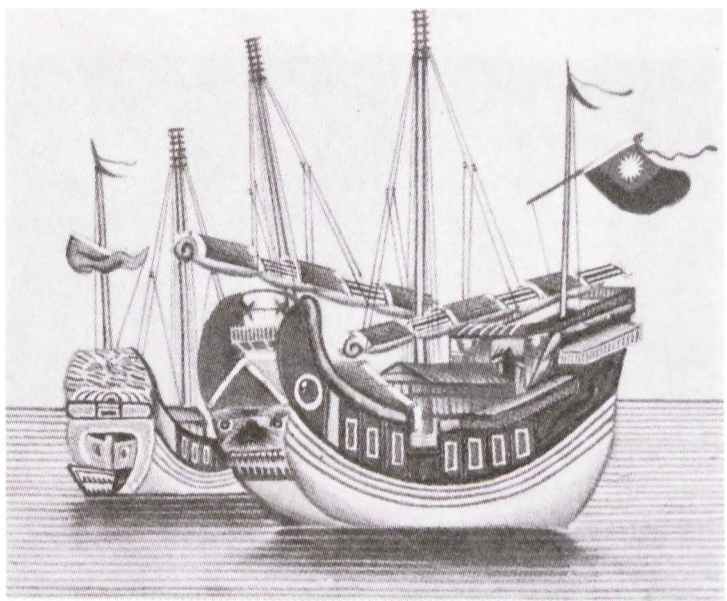
Este método de trabalho pode conduzir o artista a iniciativas lamentáveis na representação de barcos, e induzir em erro o amador de estampas, em especial o arqueólogo naval à procura de documentos inéditos. Mas tranquilize-se este; a sua tarefa será tornada mais fácil e mais segura se limitar as pesquisas ao estudo da marinha actual que desde longos séculos está parada, com algumas excepções muito raras, na sua tradicional imutabilidade.

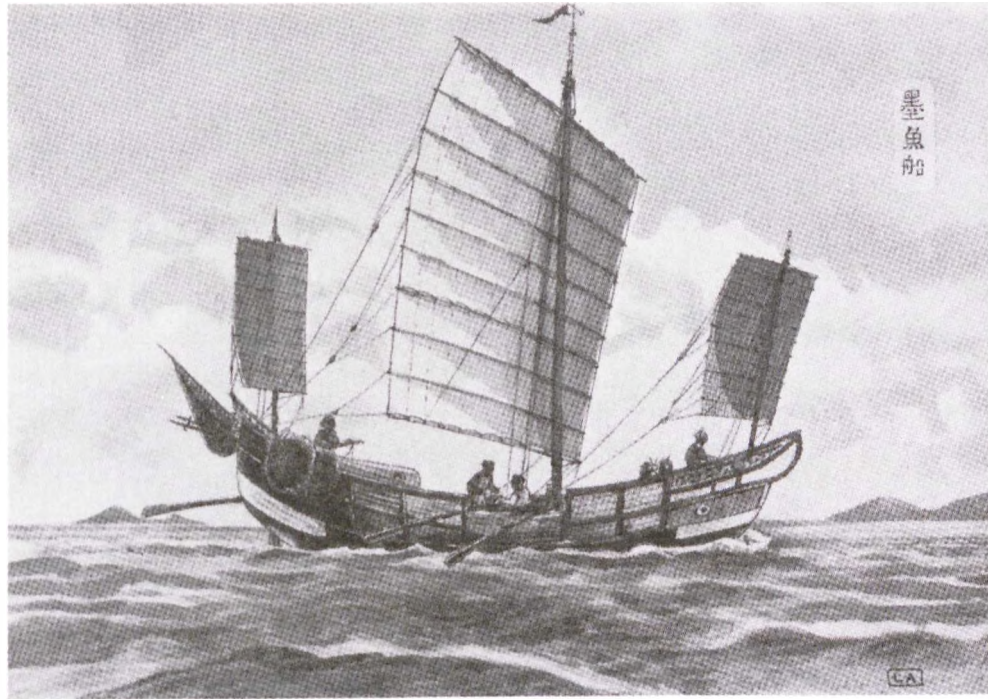
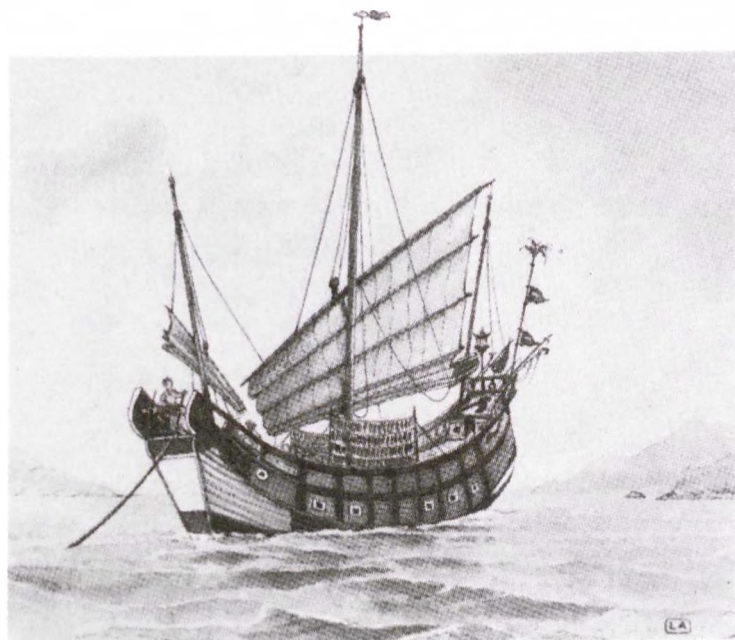
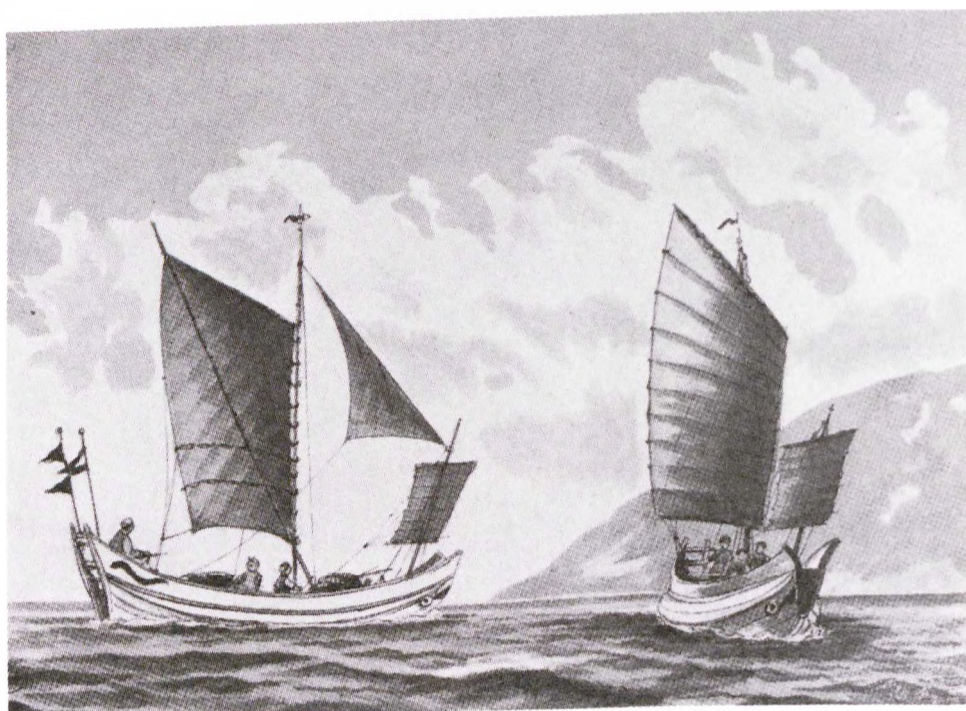
JUNCOS DE PESCA DAS COSTAS DO ZHEJIANG

Não há viajante que tenha percorrido a costa da China que não tenha ficado impressionado ao avistar as inumeráveis flotilhas de barcos de pesca que aparecem de repente no horizonte em filas serradas, velas ao vento, e depois desaparecem à procura duma presa invisível. Durante o dia, este espectáculo não deixa de ser pitoresco e ter encanto para os passageiros dos navios a vapor. De noite não é a mesma coisa, pois estes encontros inopinados são um perigo para os navegadores, sobretudo para os juncos que esperam pelo inevitável abalroamento para revelar a sua presença com luzes e panchões. É principalmente no estreito da Formosa e nas aproximações das ilhas Zhoushan que se produzem estes encontros.

Segundo as estimativas feitas no fim do século pelos "Imperial Maritime Customs", o número de juncos usados na pesca no arquipélago das Zhoushan elevava-se a 20.000 e a população costeira que vivia da pesca a um milhão de habitantes. Este importante arquipélago, composto por uma centena de ilhas, cuja existência mal era conhecida dos marinheiros estrangeiros antes da ocupação de Dinghai (nc 26), a sua cidade capital, pela marinha inglesa durante a Guerra do Ópio em 1840, estende-se ao Sul da foz do Yangzi Jiang, por fora da baía de Hangzhou (nc 20). Nesta região a navegação é muito difícil, devido às fortes correntes que contornam estas ilhas com velocidades de sete a oito nós e provocam violentas ressacas e perigosos remoinhos. A estas dificuldades juntam-se as ocasionadas pelos nevoeiros frequentes da primavera tão temidos dos navegantes, e sobretudo os terríveis tufões que aparecem inopinadamente e destroem, por vezes num abrir e fechar de olhos, um grande número destas frágeis embarcações que se ocupam da pesca. Sujeito a estas rudes provas, o marinheiro das ilhas Zhoushan, assim como o das costas do Zhejiang e do Fujian, adquire qualidades de tal ordem, que nada ficam a dever às dos melhores marinheiros do Alto Yangzi Jiang, de que já pusemos em evidência, mais atrás, os feitos. A Sul deste arquipélago, a costa recorta-se numa grande quantidade de aberturas, formando baías protegidas por ilhas e pontas que servem de abrigo a incontáveis flotilhas de pescadores. Descendentes dos

Estampa 24   Fujian - Junco de mar (Yan Chuan)

Estampa 26   Partes de vante de juncos de mar

Estampa 27   Junco de mar do Fujian (Estampa chinesa)

Estampa 28   Barco de pesca (Ningbo Chuan)

Estampa 34 Ilhas Zhoushan (Mo Yu Chuan)

Estampa 39 Ilhas Zhoushan - Junco de pesca de Haimen

Estampa 43   Sampana de pesca

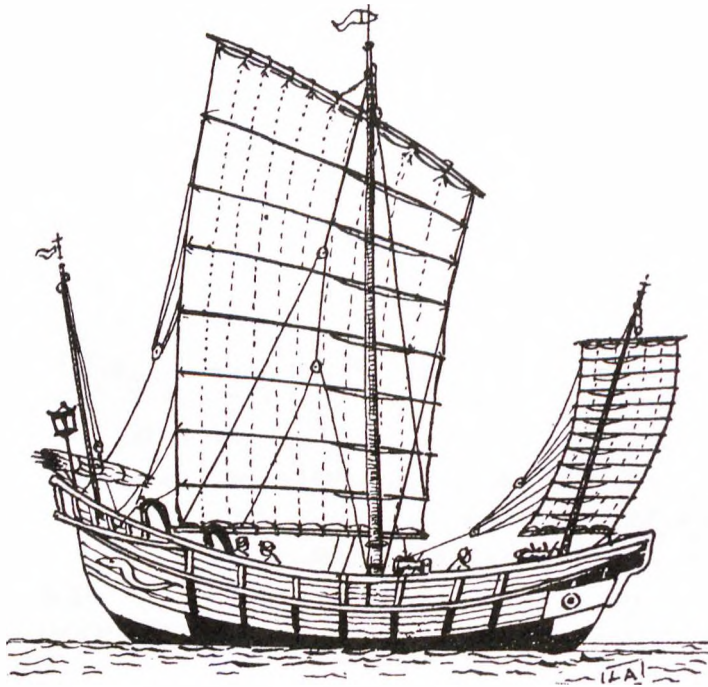
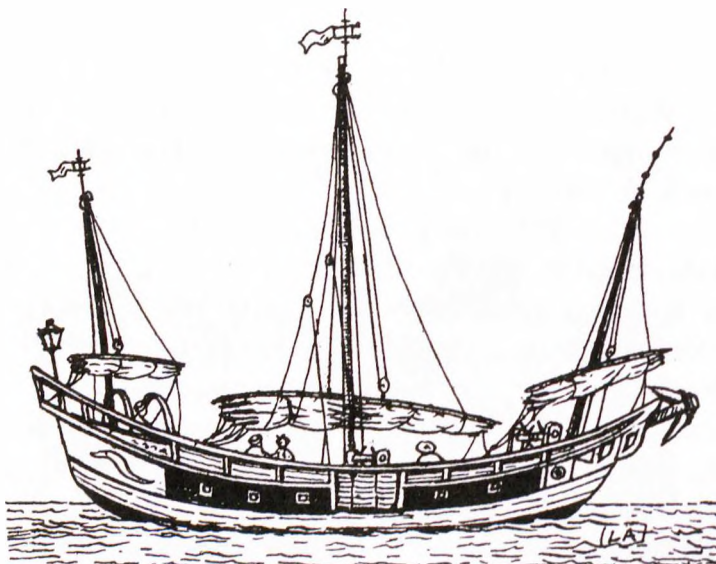
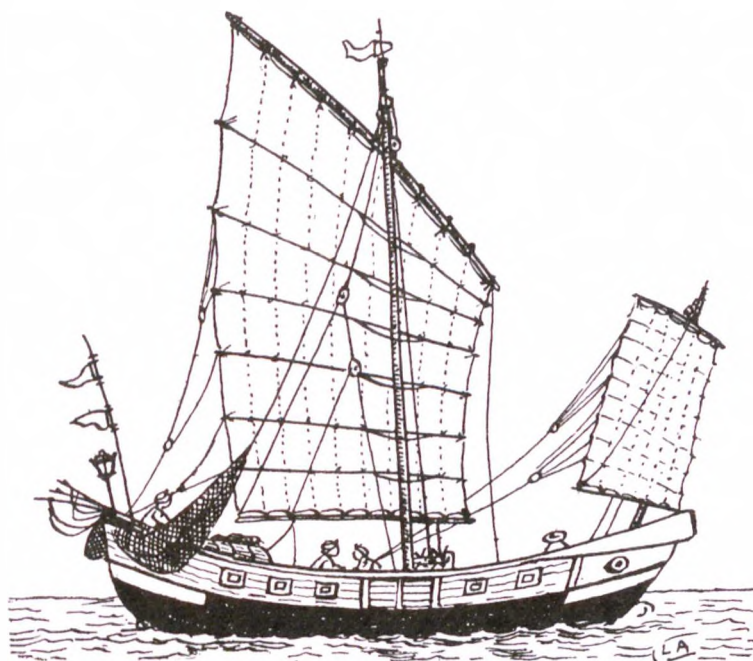
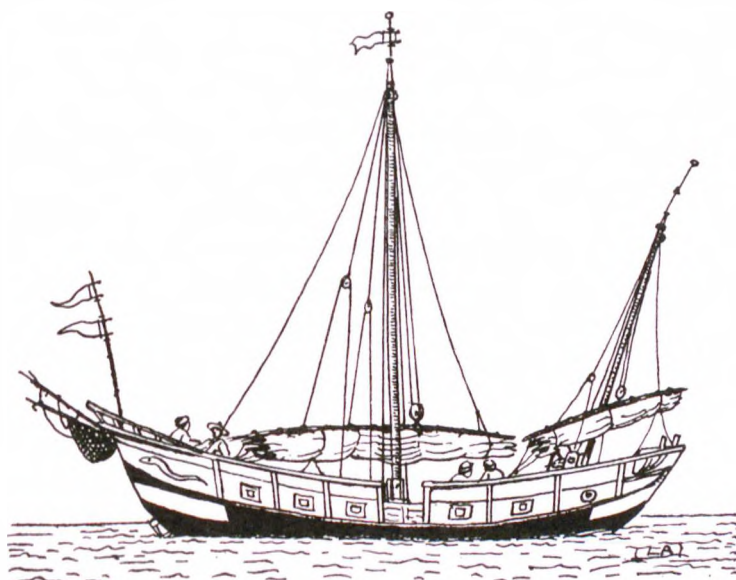
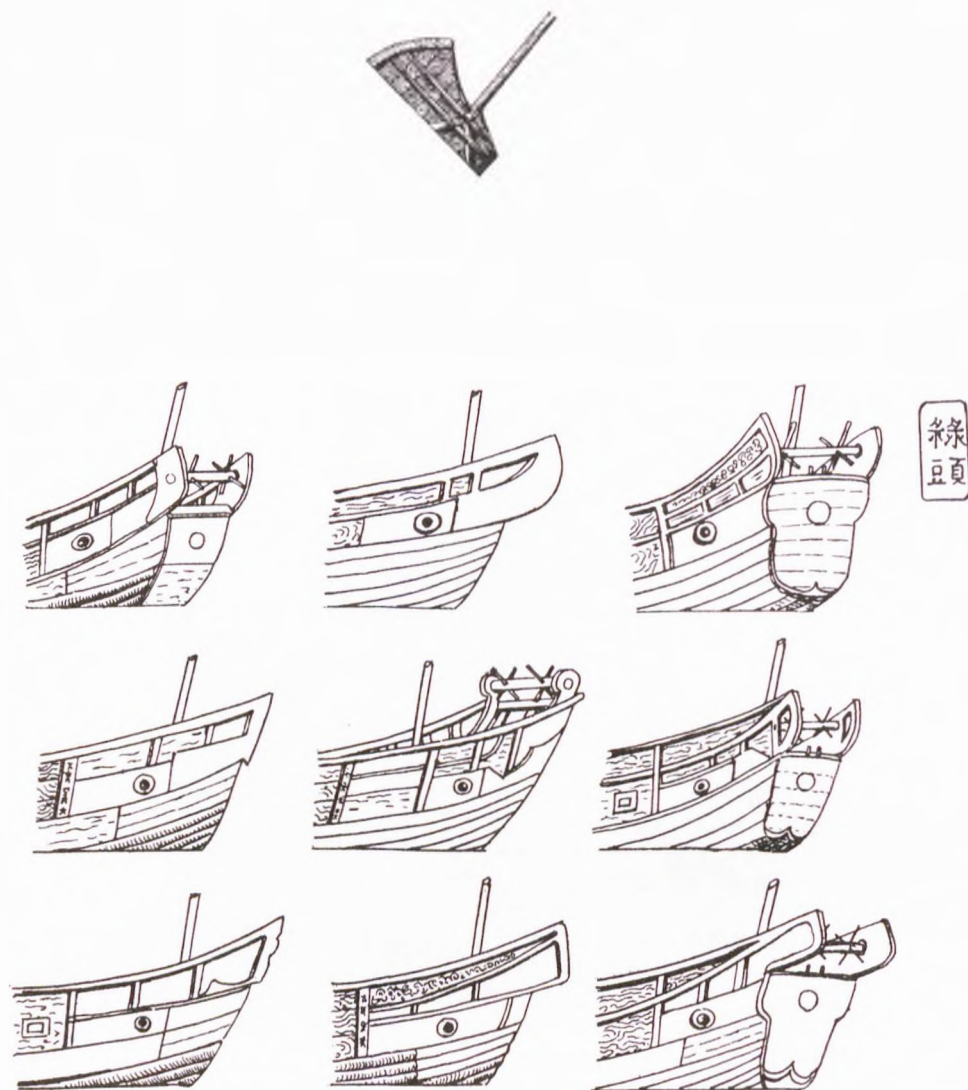
Estampa 40   Junco de pesca (Da Bu Chuan)

piratas que infestavam o litoral há poucos anos ainda, conservaram durante muito tempo um espírito de independência em relação às autoridades locais e também aos seus vizinhos próximos que, vivendo dos produtos da terra, estavam sujeitos às suas depradações.

A cidade de Ningbo (nc 5) foi, desde sempre, um centro muito importante de produção e exportação de peixe. Numerosos juncos de pesca trazem ali continuamente os seus produtos que são expedidos para o interior em barcos especiais preparados para o transporte do peixe com gelo. É preciso constatar, uma vez mais, que o chinês se adiantou a nós, há muito tempo, no emprego do gelo como meio de conservação, enquanto que essa prática se generaliza apenas de há poucos anos para cá, nos nossos portos de pesca. Esta indústria adquire um grande desenvolvimento em Ningbo, onde mais de 300 depósitos de gelo estão instalados na planície baixa e pantanosa da foz do rio Yong (nc 27) que banha esta cidade. Há depósitos semelhantes próximo de Tinghai, na ilha de Zhoushan. Estes depósitos são formados por quatro muros de pedra de quinze metros de comprimento por cinco a seis de altura, revestidos por dentro e por fora duma camada de lodo argiloso que assegura a conservação do gelo. Um grande tecto de colmo, em forma de tenda, cobre o depósito no qual o gelo é disposto em filas horizontais separadas por camadas de palha. Durante a estação fria o gelo é recolhido todas as manhãs numa camada muito pouco espessa, da superfície de tanques artificiais, e colocado em seguida nos depósitos. Os juncos de pesca vêm abastecer-se no local, mas a maior parte das vezes barcos especialmente preparados para o transporte de gelo asseguram este serviço, tanto na costa como nos cursos de água do interior.

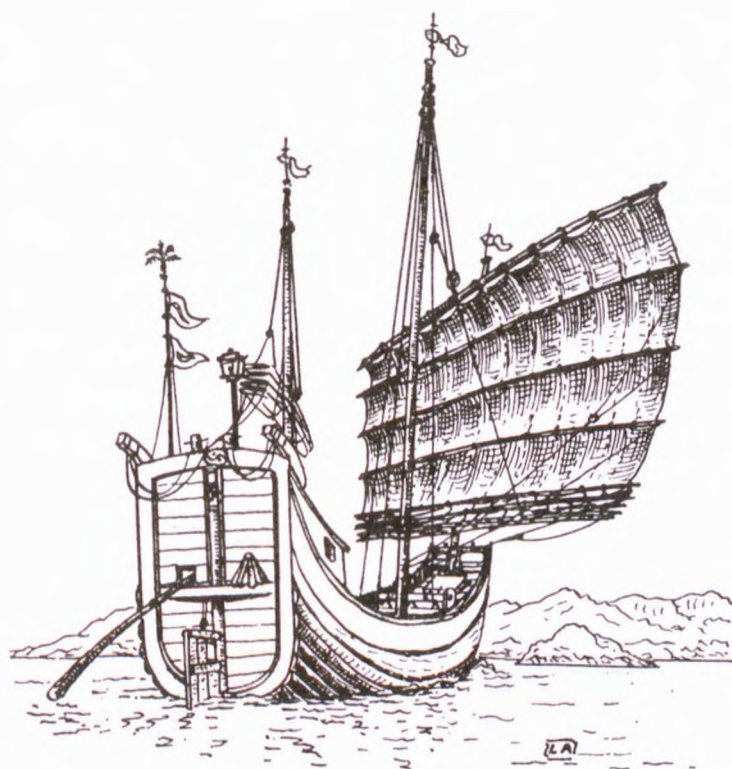
BARCOS DE PESCA (NINGBO CHUAN nc 5)

O tipo mais corrente dos grandes barcos de pesca do arquipélago das Zhoushan é o que designaremos pelo nome genérico de Ningbo Chuan (nc 5), por não podermos atribuir aos numerosos modelos que existem os nomes particulares sob os quais são conhecidos na região. Os cascos destes diversos juncos (Estampas 28 a 32) não diferem as mais das vezes uns dos outros, senão por pormenores secundários que são mais de ordem decorativa, a marcar o lugar de origem. É assim que se encontram nas águas do arquipélago juncos cujo casco é inteiramente pintado de preto acima da linha de água, outros pintados da mesma cor ou com a madeira natural, mas enfeitados com quadrados brancos e vermelhos lembrando pela forma e pela localização as portinholas dos nossos navios antigos, enfim, juncos que, com ou sem desenhos de portinholas, têm o casco parcialmente branco acima da linha de água.

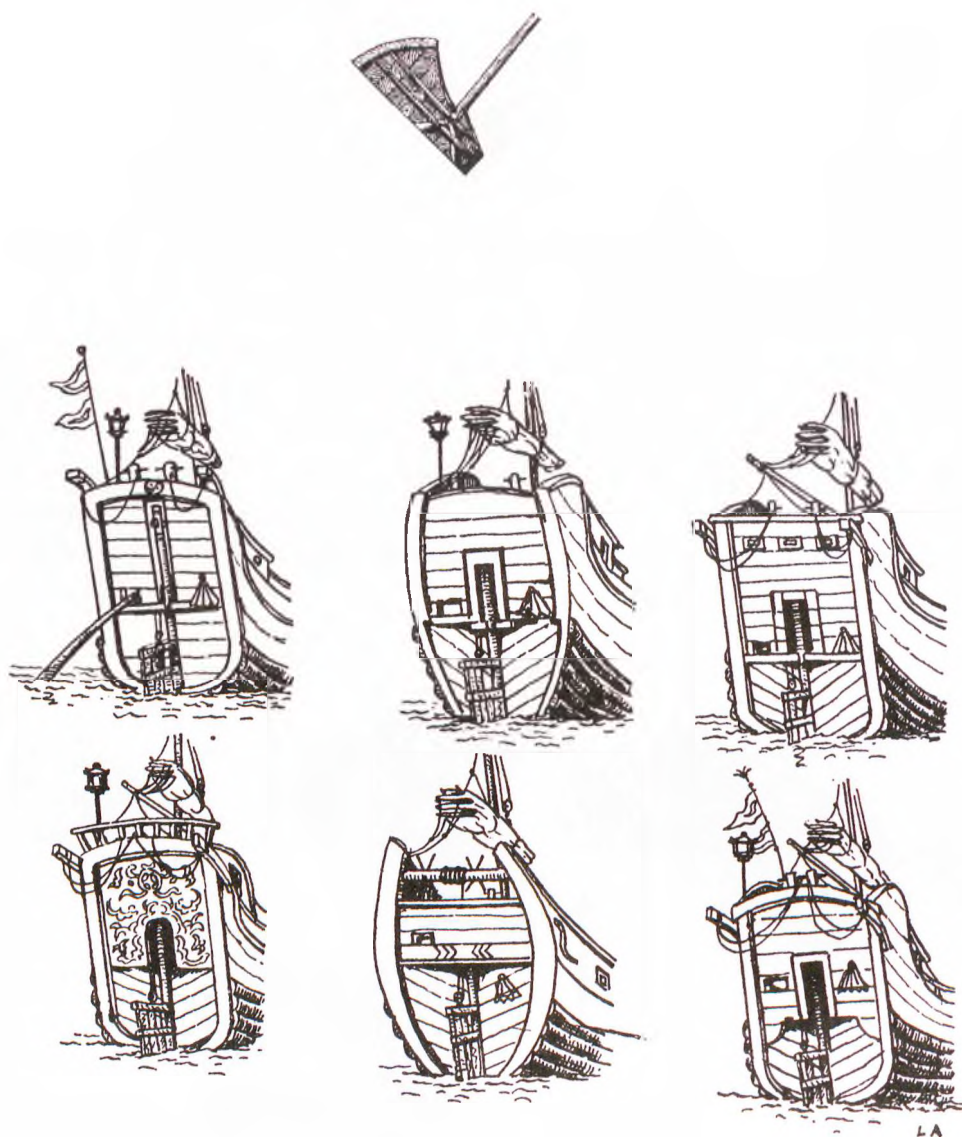
Todos estes juncos têm a vante o olho tradicional pintado sobre o casco preto, ou num rectângulo verde, donde lhes vem o nome de Wu Cao (nc 28) (estampas 17, 18), "casco preto", ou de Lu Tou (nc 41) (Estampa 33), "casco verde", nomes pelos quais são designados. A decoração do painel de vante apresenta numerosas variedades que não deixam de ter significado do ponto de vista da identificação dos juncos, mas parece que sem relação com a cor do casco. Vêem-se painéis pintados de branco ou de vermelho. Os primeiros são enfeitados muitas vezes com um círculo pintado de vermelho, e dentro desse círculo há, às vezes, dois crescentes vermelhos, colocados lado a lado. Os segundos têm quase sempre um círculo branco. O grande peixe vermelho com forma ondulada, característico dos navios de pesca das costas meridionais aparece aos dois bordos do casco, a ré da maior parte dos juncos de cabotagem. A esta multiplicidade de decorações, juntam-se numerosas combinações de painéis com diversos enfeites que ornamentam os cascos, as bordas e o painel da popa. Este simples apanhado sobre a ornamentação dos juncos de mar, mostra o quão fastidiosa e complexa seria a descrição destas inumeráveis flotilhas, tão interessantes no entanto pela sua actividade e o pitoresco das suas cores. Limitar-nos-emos, portanto, nas páginas seguintes, a descrever as particularidades que mais nos impressionaram.

Estampa 29 Barco de pesca (Ningbo Chuan)

Estampa 30 Barco de pesca (Ningbo Chuan)

Estampa 31   Barco de pesca (Ningbo Chuan)

Estampa 32   Barco de pesca (Ningbo Chuan)

Estampa 33   Diversas formas de proas de juncos de pesca (Lu Tou)

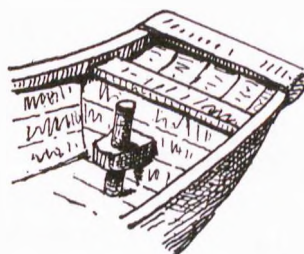
MO YU CHUAN (nc 42, Estampa 34)

É um dos tipos mais correntes no arquipélago das Zhoushan. Excelente barco de mar, evoluindo com facilidade, não cede a palma em nada aos nossos melhores barcos da costa bretã. O comprimento é de quinze a vinte metros. O casco, ainda que de aparência grosseira, é cuidadosamente construído. O convés é protegido em todo o seu comprimento por altas bordas de tempo, terminando a parte de vante por duas asas proeminentes ligadas pelo eixo de um guincho. O painel de ré é elíptico, também enfeitado com decorações pitorescas e brilhantes. A parte de vante, pesadamente estruturada, ergue-se da água com o painel recortado em agradáveis contornos, pintado de vermelho vivo com um círculo branco no centro. A mastreação conta com dois ou três mastros; o do centro, muito alto e robusto, enverga uma vela de pendão de pano de algodão curtido com casca de mangueira. Esta grande vela é formada, a maior parte das vezes, por duas partes desiguais reunidas por cabos de bambu. O mastro de vante, ligeiramente inclinado para a proa, é de fraca dimensão, assim como o de ré. A sua vela é geralmente feita duma esteira fina, reforçada por numerosas varas transversais, bem como a vela de ré. O convés e os bordos do barco estão atravancados com a aparelhagem habitual da pesca: redes, croques, arpões, e por vezes uma âncora flutuante em forma de cesto ou de painel de largas malhas que os pescadores utilizam, com mau tempo, como freio do abatimento ou ainda para reduzir a velocidade em relação ao fundo, quando arrastam as redes (Ver Tomo II). Com tempo de calma, a propulsão faz-se com dois ou quatro remos manobrados a meio do convés, enquanto que a direcção é dada por um grande leme de gingar que passa numa abertura quadrada praticada à altura do convés, no lado de bombordo do painel da popa. A tripulação composta por cinco a seis homens, abriga-se num rufo colocado a ré à frente do posto do homem do leme. Ainda que desempenhando uma tarefa que sempre suja, os pescadores das ilhas Zhoushan têm o gosto de enfeitar os seus barcos de desenhos e cores atraentes, mas que infelizmente não podem resistir muito tempo às arremetidas do mar e aos seus duros trabalhos. Como a maior parte dos barcos de pesca, este junco é provido com uma dupla quilha para facilitar o encalhe nos abrigos costeiros.

O Mo Yu Chuan (Estampa 34) - literalmente "tinta-peixe-barco", dedica-se durante o Verão à captura dos chocos, dos quais se extrai a substância necessária para o fabrico da tinta da China. Esta pesca faz-se à volta das ilhas, enquanto que a pesca de peixe se faz normalmente ao largo da costa. Para esta última os juncos acendem no convés, em noites escuras, uma grande luz, cujo brilho atrai o peixe, ao mesmo tempo que chama a atenção dos navios a vapor, que podem assim evitar os numerosos abalroamentos, sempre desastrosos para os marinheiros chineses, porque estes, no seu descuido habitual, desleixam ou ignoram o uso de luzes para assinalar a sua presença.

Estampa 35 Junco de pesca das Ilhas Zhoushan

ILHAS ZHOUSHAN

Os pescadores das ilhas Zhoushan utilizam um tipo de junco que lhes é próprio (Estampa 35). Com quinze a dezoito metros de comprimento, de construção robusta e rústica, difere dos outros pela simplicidade do painel de popa em forma de "U" e por não ter, em geral, qualquer ornamentação (Estampa 36). Este painel é fechado por uma única placa, furada na altura do convés, por uma abertura vertical para a passagem do leme, e duas outras para o leme de gingar e a latrina. A estampa 36 mostra várias formas de popa. A proa é do tipo ordinário, salvo nos pequenos juncos em que é afilada em forma de roda de proa na linha de água e alarga para cima, para terminar num espesso alcatrate que serve de apoio à âncora de madeira. Os grandes juncos de pesca fazem-se acompanhar duma robusta sampana (Estampa 37), que se pode içar em dois turcos a ré. Esta sampana tem à proa um pequeno cunho de amarração e, a 60 centímetros dele, uma antepara estanque.

Estampa 36 Diversas formas de proas

Estampa 37 Sampana dum junco de pesca

Estampa 38 Sampana - pormenor de apoio

JUNCOS DE PESCA DE HAIMEN (nc 43) (Estampa 39)

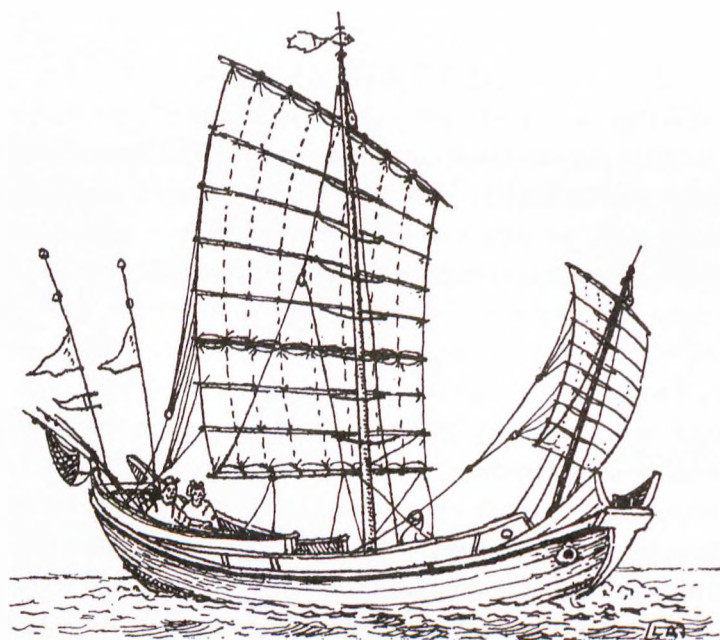
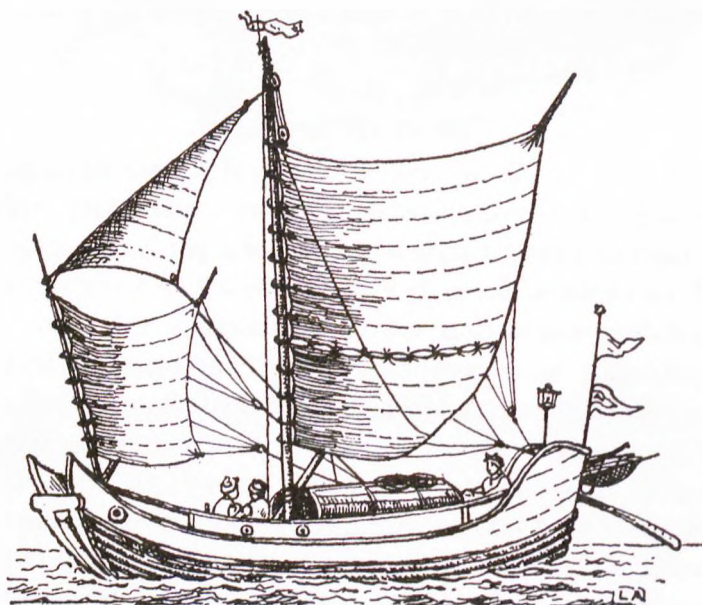
É um dos maiores e mais curiosos juncos de pesca que se encontra no arquipélago das Zhoushan. Oriundos de Haimen, na baía de Taizhou (nc 44), na costa sul do Zhejiang, operam nestes mares piscosos de Abril a Outubro. O produto da pesca é vendido no local, em Shenjia Men (nc 45), o seu porto de base temporário na grande Zhoushan, ou é expedido para Fuzhou em gelo, por juncos especiais. A Estampa 39 mostra este junco no fundeadouro fazendo secar o peixe num estendal à borda. À popa duas ou três bandeiras içadas por cima duma vara com um tufo de folhagem têm por fim atrair os favores da divindade do mar. O peixe desenhado nestas bandeiras precisa o objecto do pedido.

DA BU CHUAN (nc 46)

O Da Bu Chuan (Estampa 40), literalmente, "junco que anda só", por oposição ao Dui Chuan (nc 47), que anda em parelha, é também conhecido sob o nome genérico de Yu Chuan (nc 48), "peixe-barco". Pouco se eleva sobre a água, solidamente estruturado, com linhas que se elevam e adelgaçam para vante em forma de roda de proa. O painel é reforçado por uma forte peça de madeira que é aparente na sua parte mediana. É um excelente barco de mar que se encontra com todo o tempo no arquipélago, com suas duas velas de espicha, manobradas a maior parte das vezes por um só homem que toma o leme numa mão e as escotas na outra. A popa em forma de" U" fechada por um painel até à altura do convés. O leme com porta muito estreita, vai bem abaixo da quilha a fim de diminuir o abatimento e dar melhor estabilidade de rumo.

A mastreação consta de duas antenas flexíveis ao longo das quais correm anéis fixados às velas, e da mesma forma que nas nossas velas de espicha a extremidade livre do convés superior é suportada por uma outra antena dirigida segundo uma diagonal da vela e cujo pé se apoia contra o mastro vertical. Com bom tempo, uma bujarrona volante é içada entre os dois mastros; o seu ponto de adriça passa numa polé no tope do mastro grande, sendo o ponto de amura fixado na extremidade duma antena que dobra o mastro de vante. Este último dispositivo tem por objectivo evitar a tracção da bujarrona sobre o tope do mastro que é muito frágil. Quando se vai ao largo ou com vento à popa esta antena da bujarrona é levada para a direcção do vento para o utilizar melhor. Estes juncos têm uma quinzena de metros de comprimento, as bordas são pintadas de vermelho nas extremidades e guarnecidas a vante com o olho enquadrado por nove círculos brancos, como nos juncos de Sandu Ao (nc 49) (Estampas 88 e 89). Entre as duas asas de vante ficam as patas duma volumosa âncora de madeira.

DUI CHUAN (nc 47)

O Dui Chuan, ou "junco que anda aos pares" (Estampas 41, 42) tem muita analogia com o Da Bao Chuan que opera nas paragens da grande ilha de Zhoushan. O mesmo casco robusto e afilado, tosado acentuado do convés sublinhado por espessas cintas; a parte de ré protegida por bordas de mau tempo sobrelevadas, de formas arredondadas. É um excelente barco de mar, evoluindo com à vontade sob o efeito do velame que consiste numa grande vela de espicha ou de pendão, e duma segunda, mais pequena, a vante e do mesmo tipo, sendo esta última, reforçada muitas vezes, com bom tempo, por uma bujarrona fixada na extremidade da antena em que é envergada (Estampa 42). Às vezes, esta bujarrona é amurada na mesma antena colocada horizontalmente e que se leva a boa posição para receber o vento à maneira da vela chamada "spinnaker", usada nos iates de corrida. Em grande número de barcos de pesca a vela grande é geralmente feita de duas partes e mesmo de três, tanto na vela de espicha como na de pendão. A parte inferior, cuja superfície representa um terço da da vela, é unida por simples ligações de bambu à parte superior. Em caso de mau tempo em perspectiva os pescadores têm assim a possibilidade de se livrarem, antes da largada, duma fracção do velame que lhes dificultaria a manobra no convés. Estes juncos usam um grande leme de gingar a ré e por vezes um segundo a bombordo, assentando num "pivot" fixado no exterior da borda.

Estampa 41 Dui Chuan

Estampa 42 Dui Chuan

SAMPANAS DE PESCA

As pequenas embarcações chamadas Sampanas ou "San Pan", "três pranchas", pululam literalmente nas costas e em todos os cursos de água da China. No arquipélago das Zhoushan vêem-se de todas as dimensões, transportando mercadorias e passageiros e grande número pescando. Em geral as suas formas derivam do tipo Da Pu Chuan, assim como o seu velame. Entre as sampanas de pesca há-as com casco branco, com as formas finas duma baleeira que não deixam de chamar a atenção pela harmonia das proporções (Estampa 43). Este tipo está muito espalhado em toda a costa de Xiamen. O comprimento é duma dezena de metros, têm um convés duma ponta à outra, sem rufo nem abrigo, a não ser uma esteira móvel que os pescadores colocam diante deles como resguardo para se proteger do vento e da surriada.

SAMPANA DA ILHA DE PUTOU (nc 51)

A pequena ilha de Putou é a mais curiosa do arquipélago das Zhoushan. A população atinge 2.000 habitantes, e é exclusivamente composta de monges budistas, cujos mosteiros e pagodes cobrem literalmete a ilha inteira. As mulheres não são admitidas na ilha. No entanto, são autorizadas a embarcar nas sampanas que levam mercadorias aos habitantes. A Estampa 44 representa uma das sampanas que circulam em grande número entre Putou e Dinghai, capital da grande Zhoushan.

JUNCOS DE CARGA

Este junco (Estampa 45) tem alguma analogia com o de Shanghai que foi objecto duma descrição no Tomo V, Baixo Yangzi Jiang. É, contudo, menos cuidado que este último. O casco é formado por pranchas não aparelhadas, consolidadas por uma só cinta ao nível do convés. Este convés é plano, mal se notando o tosado, e à popa eleva-se um abrigo com esteiras para a tripulação e perto do centro há um mastro móvel que se abaixa para passar as pontes, muito numerosas nesta região do Zhejiang, contígua à bacia do Yangzi Jiang.

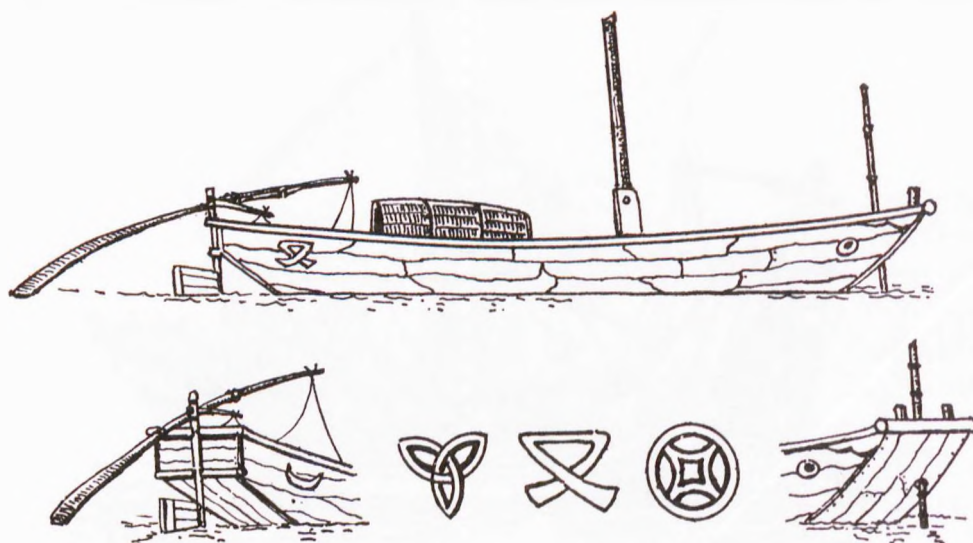
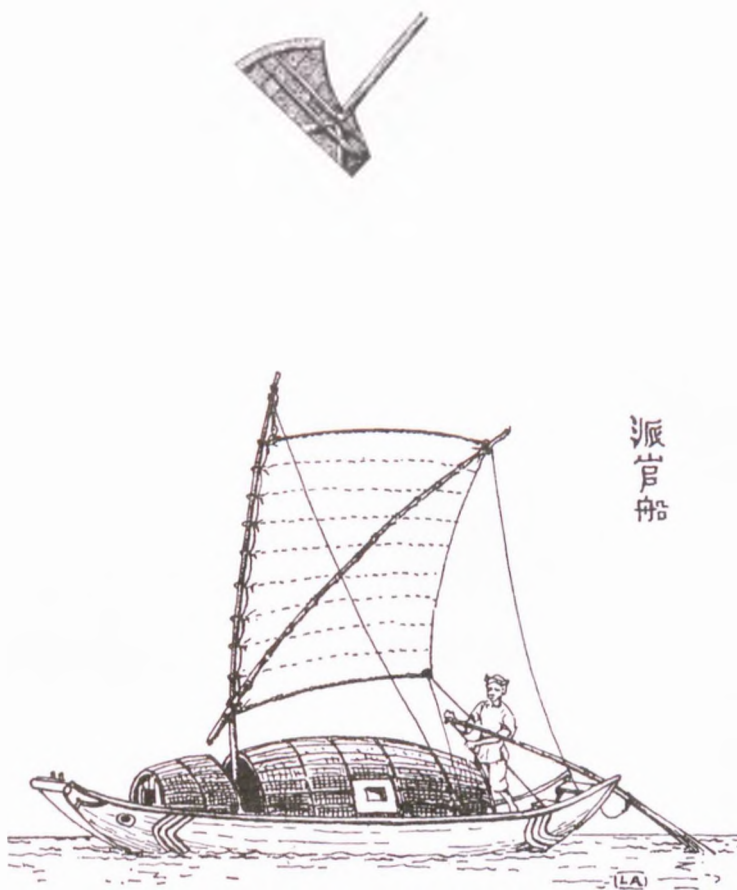
A proa é quadrada, formada pelo tabuado de fundo de linhas inclinadas que vai acabar na travessa do convés. A parte de ré do junco diminui progressivamente de largura até terminar num painel rectangular que serve de apoio ao leme. A propulsão faz-se por remos de gingar, quando a direcção do vento não permite a utilização da vela. A amarração ao longo das margens é feita por meio de um forte bambu que se enterra no fundo do rio depois de ter penetrado num orifício aberto no painel de vante. Nas duas extremidades de ré do casco são pintadas as marcas distintivas destes juncos de que uma tem a forma de um crescente pintado de vermelho.

Estampa 44 Sampana de passagem da Ilha de Putou

RIO DE NINGBO. JUNCOS DE PASSAGEIROS (nc 5)

Este junco (Estampa 46) em forma de batelão e com o comprimento duma quinzena de metros, é utilizado para o transporte de passageiros nos arredores de Ningbo. O convés é coberto em quase toda a totalidade do comprimento por uma superstrutura arredondada em que se abriram painéis e janelas e uma larga abertura transversal para a passagem do mastro. Anda à vela ou à sirga, mas a maior parte das vezes a reboque duma chalupa a motor. É o "barco de passageiros" usado em Ningbo principalmente em cerimónias de casamento, enterros e transporte dos caixões que desembarcam em Ningbo vindos do estrangeiro, onde os chineses do Zhejiang como os do Fujian se expatriam em grande número, sob condição de, em caso de morte, serem repatriados para o seu país. O casco destes barcos é pintado de vermelho tijolo, realçado por ornamentos muito simples ou floreados multicores sem significado aparente. A toda a volta do rufo, a borda alarga em forma de passadiço para a circulação do pessoal e a alagem com vara. O junco fundeia com um simples prumo que atravessa a ossada a vante e é enterrado no fundo.

PAI GUAN CHUAN (nc 52)

Esta grande sampana (Estampa 47), com um comprimento de oito a dez metros, transporta viajantes e mercadorias nos canais e rios, e nas baías circundantes. As formas finais e elevadas das extremidades permitem--lhe afrontar a navegação costeira. Como o junco anterior, (Estampa 42), tem o convés coberto por um rufo arredondado, deixando a vante e a ré um pequeno espaço livre para a manobra da vela e dos remos. O mastro tem uma vela de espicha e entra no porão por uma abertura feita na cobertura do rufo. O casco é pintado de vermelho tijolo, com o olho a vante e duas faixas arqueadas, em azul, verde e branco junto dos extremos. Estas embarcações têm a vante das falcas, como a maior parte dos juncos de Ning bo, uma marca distintiva em forma de triângulo colorido de várias maneiras. No seu conjunto esta embarcação lembra, em maior, o "barco-pedal" (ver Tomo V, Estampa 96, Baixo Yangzi Jiang).

Estampa 45 Junco de carga do rio de Ningbo

Estampa 47 Poi Guan Chuan

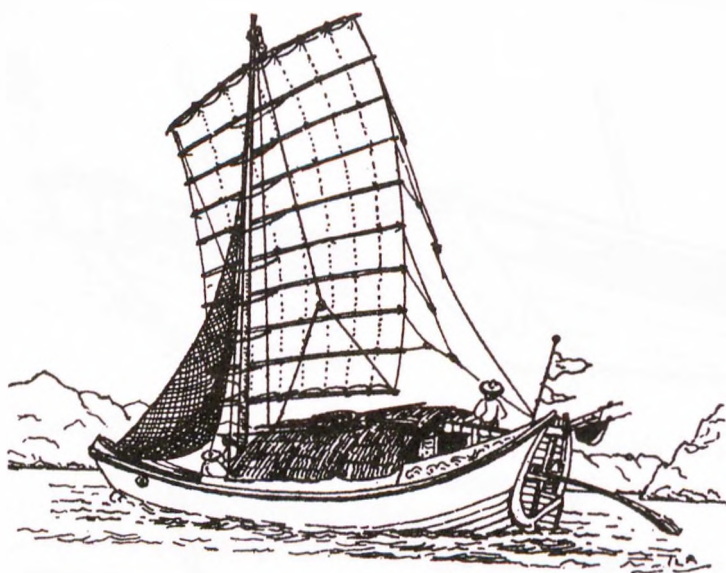
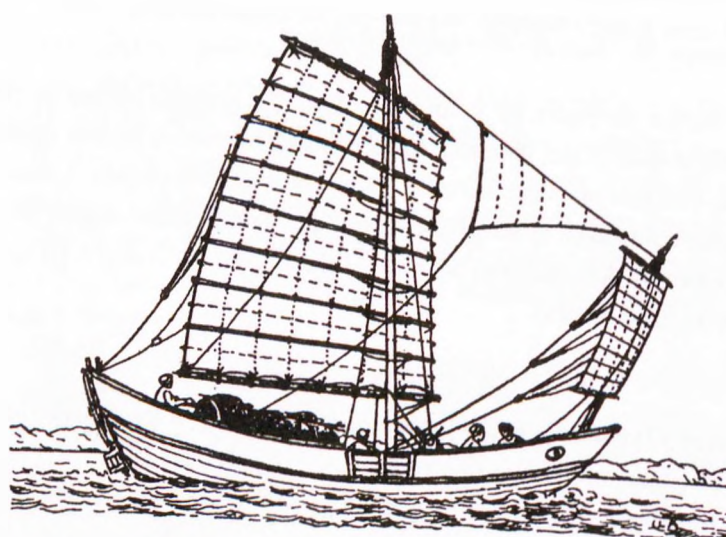
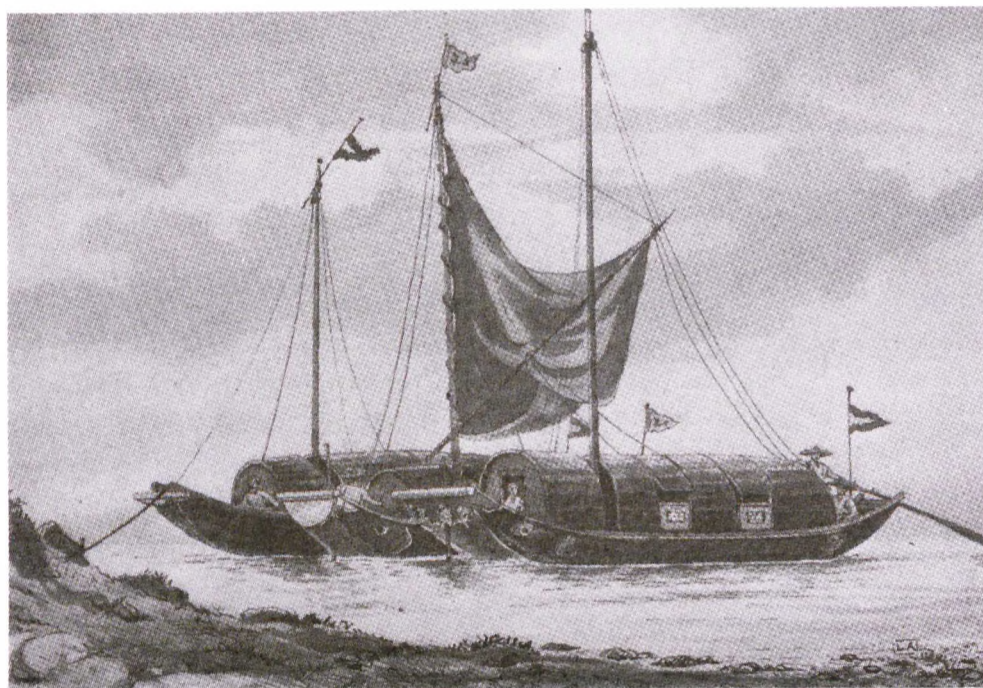
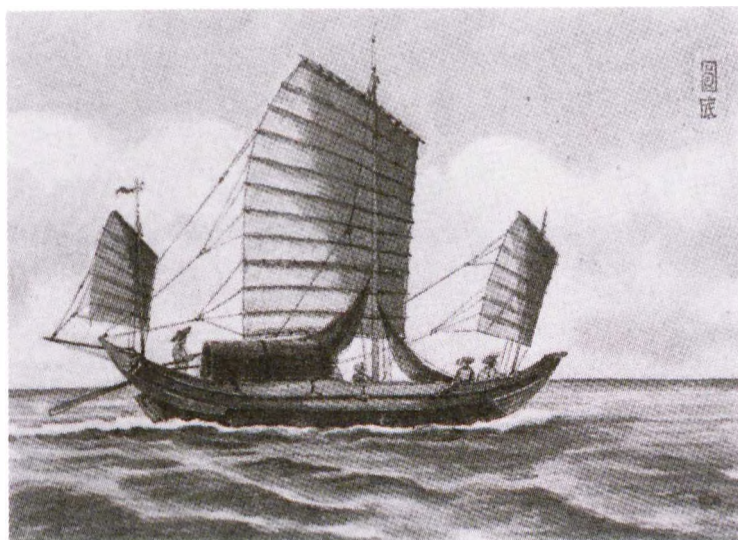
NI MO (nc 53)

Não deixaremos as costas das ilhas Zhoushan sem assinalar, a título de curiosidade, o processo usado pelas gentes ribeirinhas do estuário de Hangzhou para percorrer os lodaçais à procura de conchas. O aparelho de que se servem para este fim lembra o "pousse-pied" ("percebe"), usado nas costas lodosas do Pertuis Breton, na Charente Maritime. É uma tina de madeira, chamada Ni Mo, "lama-resguardo", (Estampa 48) na qual o homem enfia uma perna, enquanto com a outra empurra com o pé calçado com uma espécie de patim feito de tabuinhas. No lodo plano, estas tinas adquirem um andamento muito rápido, sem o perigo de se enterrarem. Este meio de locomoção é usado para o transporte de passageiros na maré baixa. Neste caso, o passageiro senta--se numa espécie de meia barrica que dois Ni Mo levam a reboque. As gentes ribeirinhas do Yangzi Jiang utilizam igualmente este aparelho para a pesca.

COSTAS DO FUJIAN. JUNCOS DE PESCA

O litoral do Fujian é recortado por uma infinidade de baías, ilhotas e pontas dando abrigo a uma estranha população marítima que contrasta, pela mentalidade e pela língua, com os outros habitantes da China. Mantidos à margem pelas populações ribeirinhas, por causa da tendência que têm para a pilhagem, estes indígenas são forçados a viver no seu barco, à procura de comida e dos objectos necessários à sua existência de nómadas. São excelentes marinheiros e também incomparáveis piratas. A baía de Xinghua Wan (nc 54), com as suas numerosas angras, dificilmente acessíveis aos estrangeiros, foi considerada ao longo dos tempos como o mais perigoso valhacoito destes "irmãos da costa".

Assim, os juncos de comércio, principal objecto da sua cobiça, deviam tomar a precaução de navegar em grupo, protegidos às vezes por barcos de escolta armados com velhos canhões que chegam para os manter em respeito. Esta insegurança traz um grave prejuízo aos comerciantes chineses, os quais, não encontrando seguradores para os garantir contra riscos de pilhagem, passaram para os barcos a vapor, ainda que mais onerosos. É uma das causas da decadência dos juncos de comércio, que vem juntar-se à que resulta do recurso cada vez maior dos barcos a motor, tanto para a cabotagem como para a pesca.

A província de Fujian não tem outras saídas, senão a costa. Uma grande parte da população vive da indústria do mar; assim, barcos de pesca e de cabotagem são infinitamente numerosos no litoral e nos cursos de água. Esta indústria da pesca arrasta consigo a não menos importante indústria de construção naval. O porto de

Estampa 51 Yuan Di - Junco de pesca

Estampa 52 Fuzhou - Junco de pesca

Estampa 46 Ningbo - Junco de passageiros

Estampa 49 Fuzhou - Junco de pesca (Yuan Di)

Estampa 53   Fuzhou - Junco de comércio

Estampa 54   Po Chuan

condições de fazer a cabotagem no litoral. As falcas protectoras do convés são altas e furadas com numerosos embornais que são enquadrados pela mesma pintura vermelha que tem o tabuado da linha de água. O painel de vante tem um signo distintivo circular branco e vermelho sobre fundo amarelo, e por baixo, o olho branco sobre fundo vermelho. Entre os dois mastros fica um guincho para a manobra das âncoras.

JUNCO DE COMÉRCIO (PO CHUAN) (nc 58)

Como o seu nome indica, "barco de transporte", o Bo Chuan (Estampa 54) faz transporte de mercadorias e de passageiros no rio Min (nc 56) e nas baías adjacentes. Há um grande número de tipos de um comprimento de quinze a vinte e cinco metros. De construção maciça pouco cuidada, as linhas de água são finas na parte de vante que termina num painel curvado sobre o fundo do casco. Um rufo, ligeiramente arqueado, ergue-se a meio do convés, para uso dos passageiros, enquanto a ré, simples esteiras postas em arcos servem de protecção para os três ou quatro homens da tripulação. Uma falca, muito alta, protege este abrigo contra a surriada.

A popa é do tipo ordinário de forma elíptica, com leme podendo ser içado ou arriado por meio de um guincho que se pode ver por cima do painel da popa. Um só mastro móvel com uma vela reforçada com varas intermédias e pequenos cabos cosidos em diagonal. O junco tem quatro remos e um remo de gingar lateral a cada bordo, apoiados numa antena saída. Um dos homens que as manobra, fica em cima duma prancha saída para o exterior como nos juncos do Alto Yangzi Jiang. O casco é envernizado com "Tong You" (nc 59,) que conserva a cor natural da madeira. As costuras do costado e as cavidades dos pregos e dos grampos são calafetados com um betume branco bem à vista.

O olho e o peixe vermelho, símbolos dos barcos de pesca, figuram a cada bordo. Os enquadramentos do rufo e dos guinchos são igualmente pintados de vermelho.

JUNCOS PARA VIAJANTES (PAI ZI) (nc 60)

Este género de juncos é muito frequente no fundeadouro de Pagoda, para serviço dos viajantes do rio Min e das baías circundantes. O casco e os dispositivos têm alguns pontos em comum com o junco de mandarim que iremos descrever: construção cuidada, a mesma finura de formas, grande rufo central para passageiros em que se rasgaram numerosas janelas. A proa triangular, em forma de roda de proa, tem uma plataforma sobreposta saída, formando passadiço ao longo do rufo. A ré, um pequeno rufo arredondado para a tripulação, prolongado por uma protecção de esteiras móveis onde fica o homem do leme.

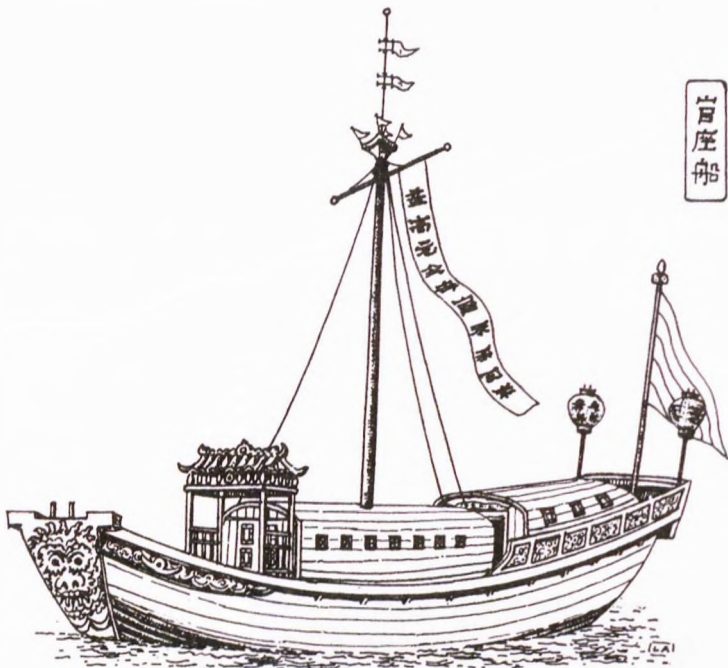
Dois mastros de abater com velas de pendão; o de vante, muito inclinado para a roda de proa, implanta-se no painel do porão. Uma âncora de ferro suspensa da roda de proa. O casco é pintado uniformemente de branco, preto ou amarelo, às vezes fica mesmo na cor natural da madeira. Neste caso, o calafeto da borda e dos pregos faz-se com um betume branco, que se vê bem do exterior. As obras vivas são pintadas de preto até à linha de água. A popa é, como de ordinário, de corte oval, desapoiada, com o leme encostado ao painel. Uma abertura quadrada foi feita para o leme de gingar, e uma segunda abertura, tapada por um painel em forma de quebra-luz serve de latrina.

No dialecto local, esta categoria de juncos para passageiros, chama-se Pai Zi. Os indígenas preferem este modo de transporte, às chalupas a vapor, mais rápido mas mais caro, que não obstante aumentam em número todos os anos.

JUNCO DE MANDARIM (GUAN ZUO CHUAN) (nc 61)

Este junco (Estampa 56) serve na vigilância aduaneira do rio no fundeadouro de Pagoda e servia antigamente como transporte dos mandarins. O casco é cuidadosamente construído com linhas bem lançadas, acabando à proa num painel triangular que se curva e aperta em direcção à linha de água. Este painel é decorado com uma cabeça de animal fantástico, com grandes olhos encolerizados e boca ameaçadora, símbolo protector

contra os génios malignos.

A popa de corte oval, como se usa na construção local. No convés uma vasta e garrida cabine com cobertura arredondada rasgada com múltiplas janelas artisticamente esculpidas, era reservada para o mandarim. Na fachada de vante ergue-se um pórtico pintado de vermelho dominado por um grande mastro semelhante aos que marcam a entrada de Yamen, em que flutua uma comprida flâmula amarela com grandes inscrições pretas indicando a presença do funcionário. O casco é pintado de azul claro, pintura realçada por alguns ornamentos delicadamente coloridos nos painéis da borda. Este junco de mandarim é conhecido pelo nome de Guan Zuo Chuan, "barco para funcionários".

Estampa 56 Junco de Mandarim (Guan Zuo Chuan)

SAMPANA (DAO ZEI CHUAN) (nc 62)

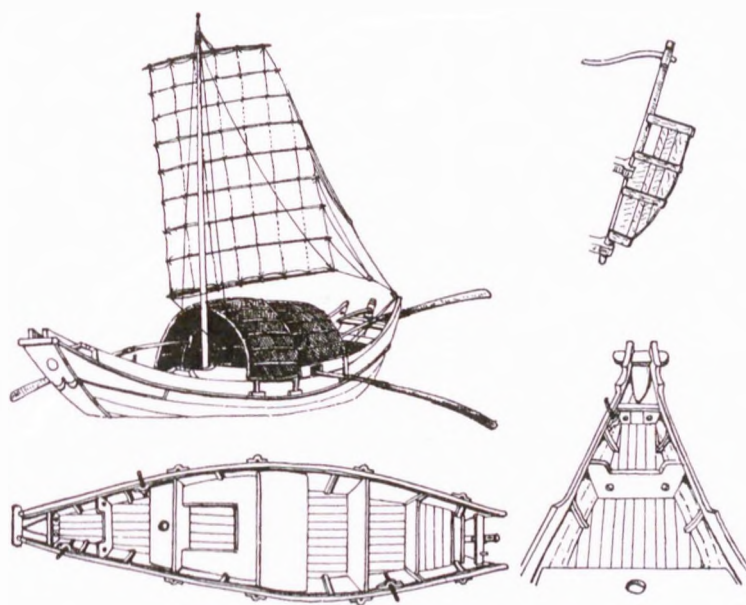
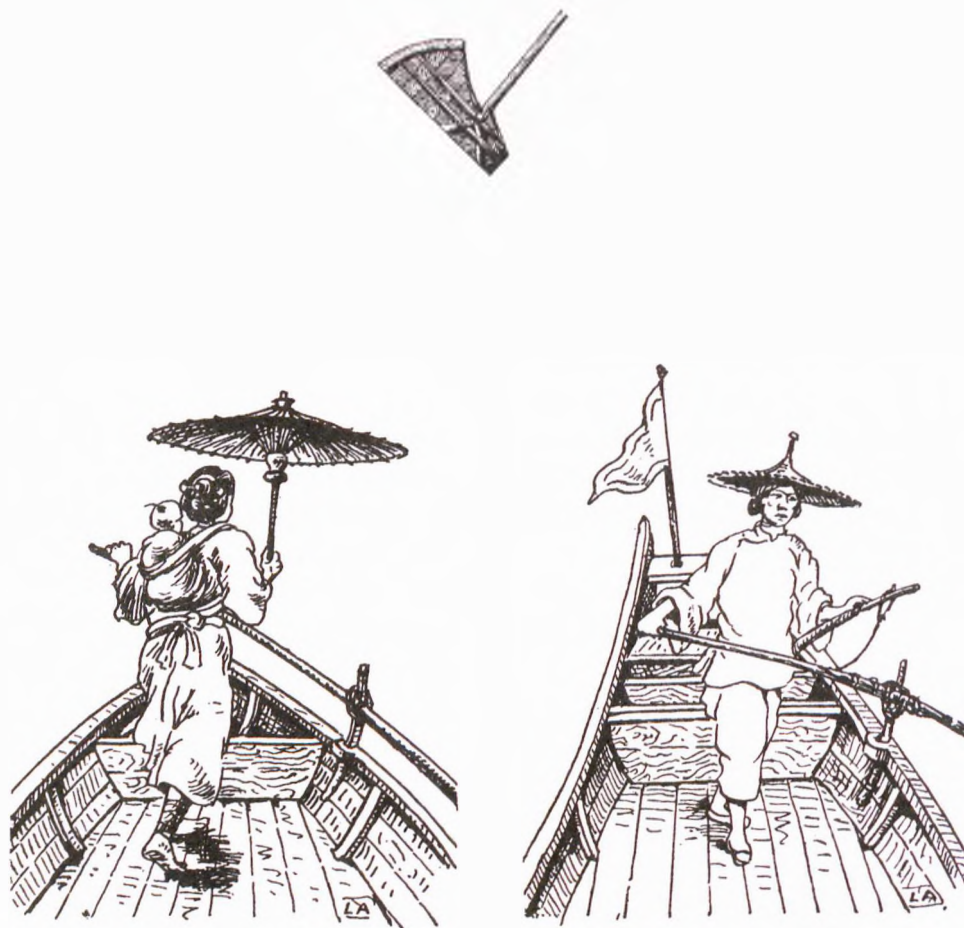
Como em todas as aglomerações marítimas e fluviais, há, em Fuzhou e nos arredores, centenas de sampanas que se ocupam nas mais variadas actividades, a maior parte das vezes ilícitas. O nome vulgar é - Dao Zei Chuan - literalmente, "barco de ladrões" (Estampa 60). São em geral tripulados por mulheres que o fazem enquanto os maridos saem para a pesca. Mostram nas manobras uma habilidade que nada fica a dever à dos melhores marinheiros. Uma delas, a ré, governa a sampana com o leme de gingar na mão esquerda e o remo na mão direita, ao mesmo tempo que vigia a comida que se prepara à sua frente. O remo de vante é manobrado pela mais nova das mulheres, rodeada por uma chusma de crianças, todas bem comportadas e ocupadas em várias tarefas; uma delas, de tenra idade, empurra com as duas mãos, e muito convencida, o remo da mãe; uma outra, uma rapariguita, lava os seus andrajos à borda, enquanto que os irmãos mais velhos ajudam a velha avó nos trabalhos domésticos dentro do abrigo de esteira. Por precaução, todo este mundo pequeno tem cabaças ou pequenas pranchas nas costas e nos ombros para prevenir o perigo de se afogarem, enquanto a mãe traz o mais pequeno às costas. Estas mulheres não desdenham em geral uma certa garridice ; trazem pulseiras de prata,

grandes brincos nas orelhas, grandes travessões direitos nos cabelos muito pretos e lisos, constelados de flores naturais.

Mal chega um navio a vapor, as sampanas acorrem de todos os lados, agarrando-se ao longo do costado com as suas compridas varas guarnecidas com croques, semelhantes a piratas que temessem que uma presa lhes escapasse. Tudo isto se passa com uma vozeria indescritível que só acaba quando embarcam o primeiro passageiro.

FUZHOU
SAMPANA PARA PASSAGEIROS

Esta sampana (Estampa 58) representa o modelo mais vulgar em Fuzhou. Assegura as comunicações duma margem para a outra, assim como com os navios no porto de Pagoda. É uma excelente embarcação perfeitamente adequada ao fim a que se destina. É limpa, elegante, cuidadosamente construída com linhas adelgaçando nos extremos. O comprimento é de seis a oito metros. A proa levantada é bem defendida contra o marulho das ondas, assim como os bordos que são protegidos por falcas. O casco é consolidado por várias anteparas estanques que delimitam os vários compartimentos destinados aos passageiros, ao homem do leme, à cozinha, e à manobra dos remos, a vante. Um pequeno mastro ergue-se por ante a vante da câmara dos passageiros; passa numa abertura praticada num banco e assenta numa implantação quadrada praticada num munhão móvel colocado entre duas balizas do fundo. A vela é de tecido de algodão, muito leve, mantida por sete varas intermédias, ligadas umas às outras por merlim ou outro cabo de pequena bitola, que reforçam a vela e aguentam o peso das varas de bambu. Este dispositivo é usado em Fuzhou. Esta sampana é geralmente conduzida por duas mulheres (Estampa 59); uma a vante manobra um remo, outra, a ré, segura na mão esquerda um leme de gingar de governo, e na mão direita um remo de bordo assente num tolete fixo na falca de bombordo. Esta tancareira pode abrigar-se numa esteira móvel colocada ligeiramente afastada da dos passageiros, o que lhe permite ver o que se passa diante dela e aos bordos. O casco é pintado com cuidado em várias cores tanto no interior como no exterior.

A sampana da Estampa 58 pertence ao mesmo tipo que a de Fuzhou, mas é menos cuidada. Há muitas no rio Min (nc 56) onde é usada no transporte de passageiros e de mercadorias.

Estampa 58 Sampana para passageiros

Estampa 59 Fuzhou - tancareiras

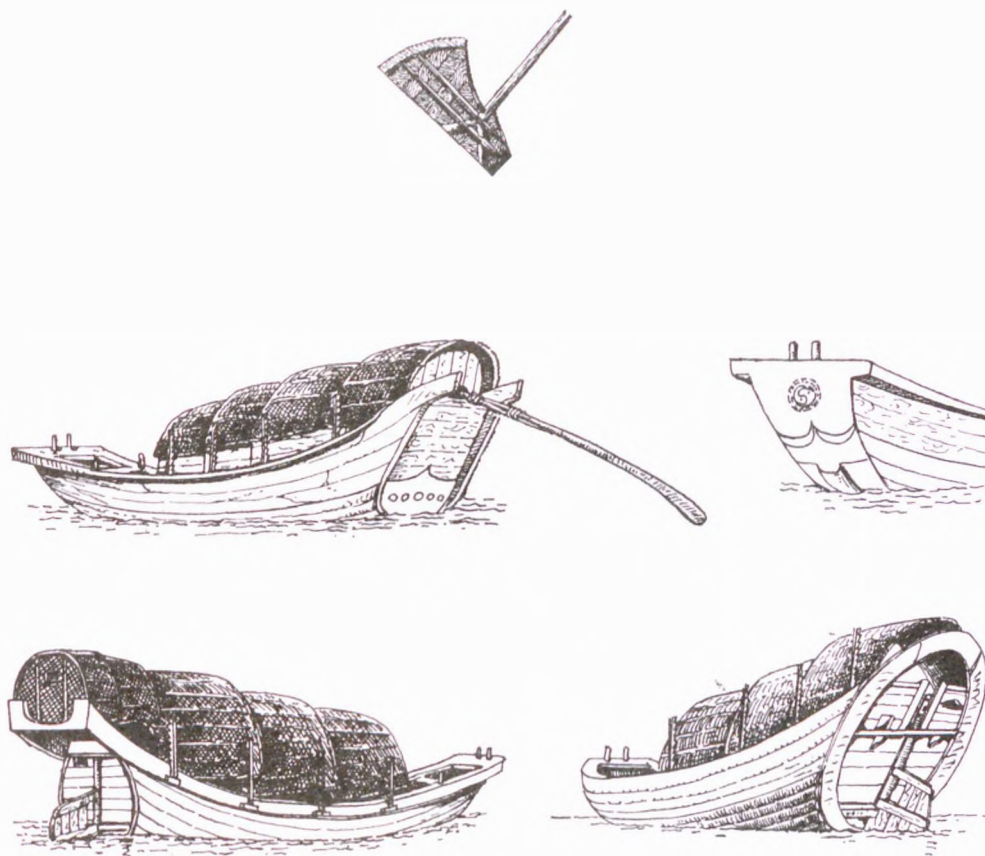
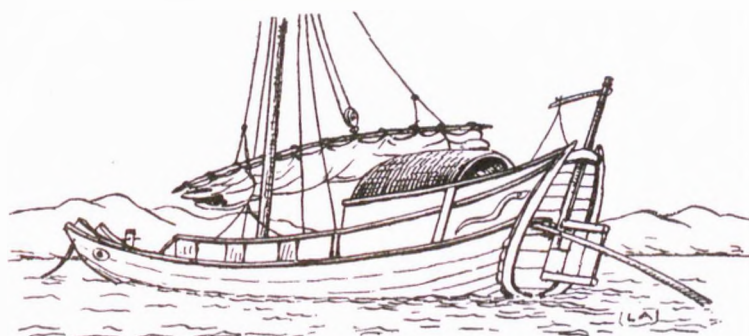
JUNCOS DE RIO (SAN SEU PA) (nc 63)

Estes diferentes tipos (Estampa 60) encontram-se no Min Jiang (nc 56) e nos seus afluentes a montante de Fuzhou; têm vários pontos comuns com os juncos destinados à transposição dos rápidos e que descreveremos mais adiante. A mesma construção ligeira, pouco cuidada, o convés coberto por esteiras móveis, a ré um leme de gingar servindo de "Sao" (nc 64), mas servindo mais frequentemente para a propulsão. A popa é de tipo local, de forma oval fechada por um painel inclinado ao qual encosta o leme de grande porta. O leme de gingar passa numa abertura quadrada a bombordo, enquanto o Sao é colocado no eixo do barco. O junco da figura 1 não tem leme, o painel de vante (figura 2) é de forma triangular extravasando para os bordos; é decorado com o símbolo Yin Yang (nc 22) circundado pelo Ba Gua (nc 21) em fundo branco.

Este junco é conhecido no dialecto local com o nome de San Seu Pa. É utilizado no transporte de madeira para Fuzhou. Outros tipos de construção mais robusta, com falcas altas, pintados de preto, vermelho e verde, são especialmente destinados ao transporte de pedra (Estampa 61). Estes juncos são às vezes carregados até a borda ficar a rasar a água. A presença do olho desenhado aos dois bordos e a vante, e o peixe vermelho nas alhetas indicam que se utilizam na navegação costeira. Têm de resto pontos de semelhança com o Yuan Di que já vimos mais atrás. É um bom barco de pesca.

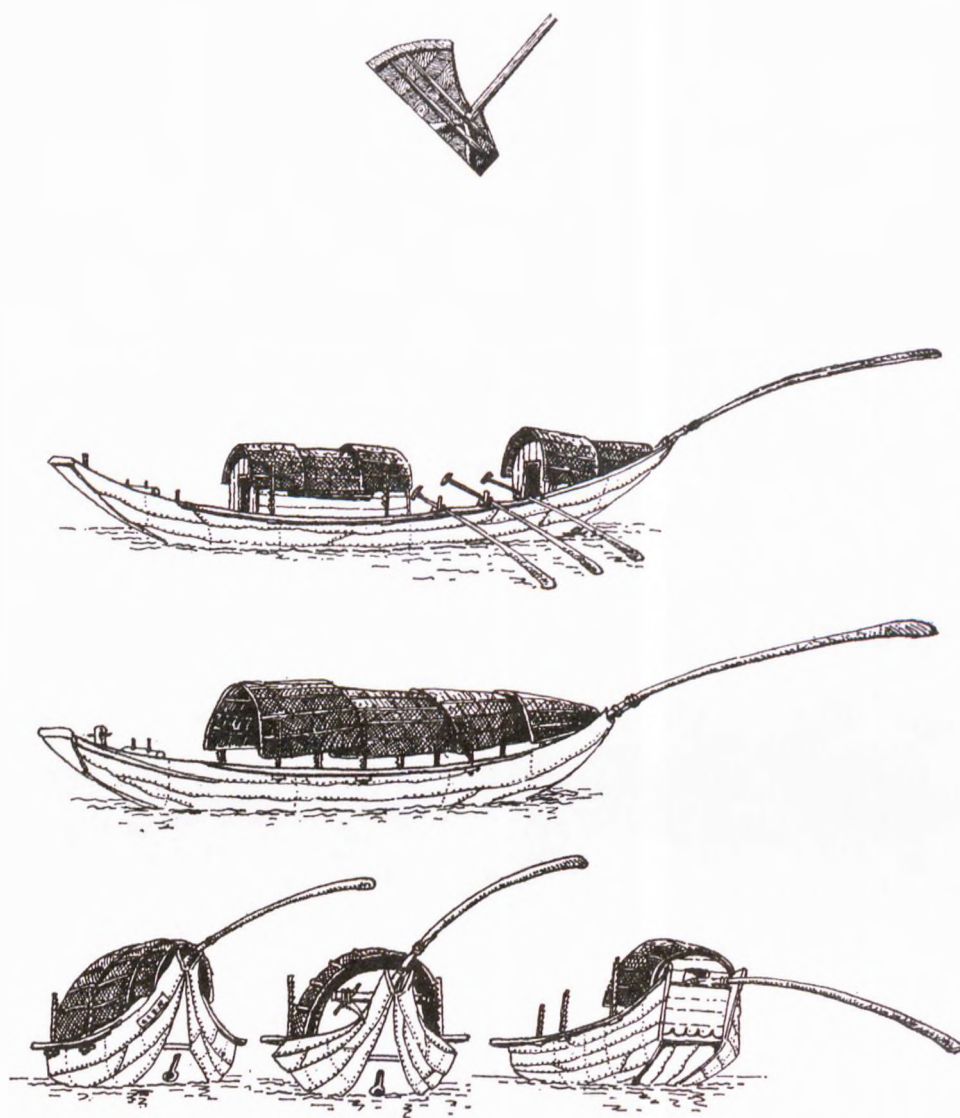
JUNCOS DOS RÁPIDOS

A montante de Fuzhou, o rio Min recebe um afluente, o Wulong Jiang (nc 65), rio do "dragão negro", cujo curso é cortado por violentos rápidos, inacessíveis aos juncos normais. Esta navegação exige barcos de formas especiais, com pequeno calado, tripulados por grupos de élite tão bem treinados como os do Alto Yangzi Jiang. Estes juncos (Estampa 62) apresentam vários tipos de formas e dimensões diferentes. Os maiores chegam a ter vinte e cinco metros de comprimento mas levam pouca carga, (1.000 quilos mais ou menos) de chá, papel e rebentos de bambu. São de construção ligeira e rústica; as bordas não são sequer aparelhadas e as falcas conservam os veios naturais da madeira. Um calafeto grosseiro com betume branco aplica-se nas juntas irregulares do tabuado do casco e na junção deste com as anteparas.

O casco não é pintado, a não ser na linha de água a ré, onde o tabuado do fundo é pintado de vermelho numa pequena superfície por onde passa a madre do leme. Esta abertura circular é prolongada por uma fenda longitudinal destinada a dar passagem à porta do leme, quando se arria para a sua posição normal, ou quando iça.

Estampa 60   Juncos de rio

Estampa 61   Junco para transporte de pedra

A proa é elevada com linhas afiladas. A popa é mais elevada ainda e tem duas falcas, que, ao juntarem-se na parte mais alta, deixam um espaço triangular no qual assenta o enorme leme de gingar de ré, de um comprimento igual ao do barco. Estes juncos têm um fraco calado, a baliza mestra alarga rapidamente acima da linha de água, de maneira que um aumento da carga não influi sensivelmente no calado. É um ponto de primordial importância na navegação em rápidos. O convés é parcialmente coberto com esteiras móveis assentando em montantes de corno de veado que permitem deslocar as esteiras segundo a importância da carga. Não há mastreação nem nenhuma instalação visível para a alagem por cabo. Estes juncos usam remos assentando em estropos ou em toletes de madeira, fixados nas falcas. O grande leme de gingar à maneira do Sao dos juncos do Yangzi Jiang, substitui o leme nas passagens com corrente. Não é utilizado para a propulsão; no fundeadouro a pá é levantada tão alto quanto possível.

JUNCOS DE XIAMEN

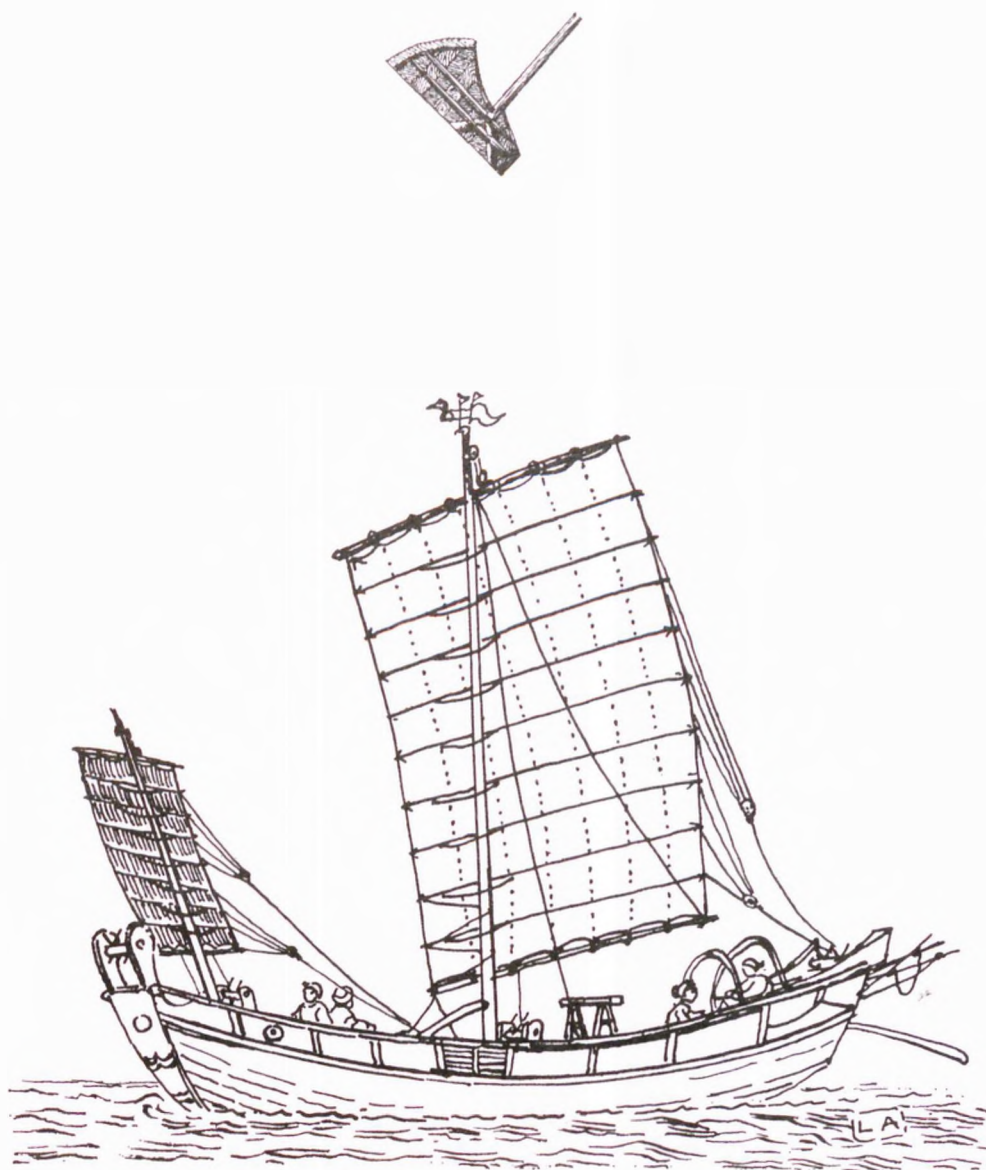
A cidade de Xiamen (nc 7) fica a sul de Fuzhou (nc 6), na parte meridional da província de Fujian (nc 4). O seu porto é um dos mais belos de todas as costas chinesas; é de acesso fácil e o fundeadouro oferece completa segurança para navios de todas as tonelagens, nomeadamente para as numerosas flotilhas de juncos que se dedicam à pesca e à cabotagem. Estes barcos encontram além disso bons abrigos nos numerosos e profundos recortes escalonados ao longo de toda a costa. Como de resto em toda a parte na China, esses juncos apresentam

Estampa 62 Juncos dos rápidos

uma grande variedade de tipos, mas o que distingue mais especialmente os de Xiamen é a finura das formas e a beleza do colorido do casco, que contrastam duma maneira gritante com a falta de graça e a sobriedade das ornamentações dos juncos vizinhos do Guangdong. Para quem navegue pela primeira vez no estreito da Formosa, onde as flotilhas de pesca se acumulam por vezes em filas cerradas, o espectáculo é verdadeiramente surpreendente e dá ao viajante uma impressão viva desta marinha chinesa de que ignorava mesmo, até aí, a existência.

JUNCOS DE COMÉRCIO

Os juncos que fazem cabotagem nas vizinhanças de Xiamen (Estampas 63, 64, 65) são de pequenas dimensões, quinze a vinte metros de comprimento com uma capacidade de vinte e cinco a quarenta toneladas. São solidamente construídos e protegidos por falcas altas. Um pequeno rufo de madeira, formado simplesmente com esteiras móveis, fica a ré do mastro grande. A proa é triangular e encurva em direcção à linha de água; dois montantes erguidos sobre as bordas, aguentam o guincho da amarra, 1 m 50 acima do convés. A popa é de forma elíptica com leme amovível por meio de um guincho encastrado entre os dois arcos botantes saídos da popa.

Têm dois mastros; o do meio de grandes dimensões, com vela de pendão em tecido de algodão, o de vante inclinado para a proa com uma pequena vela rectangular de esteira.

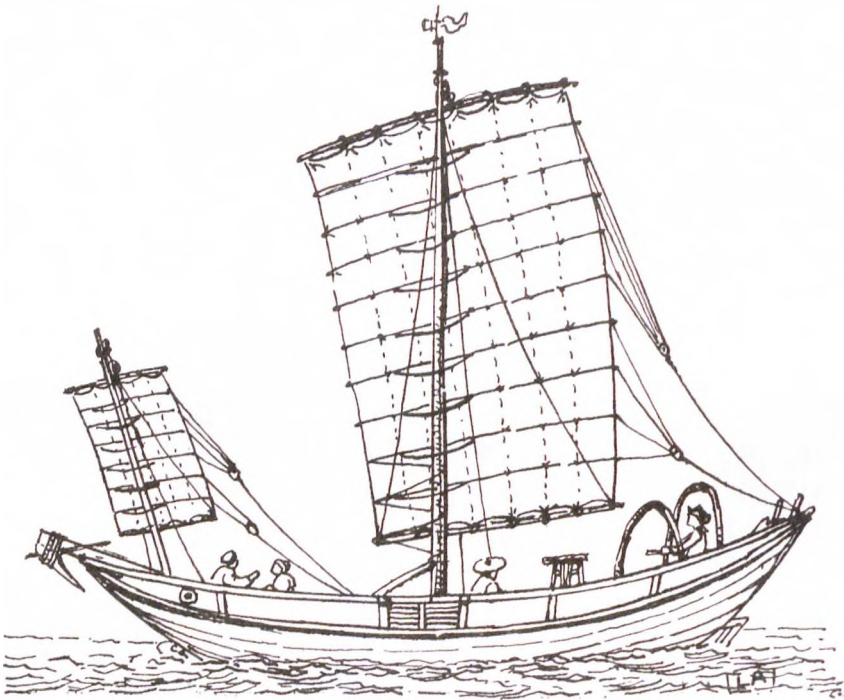
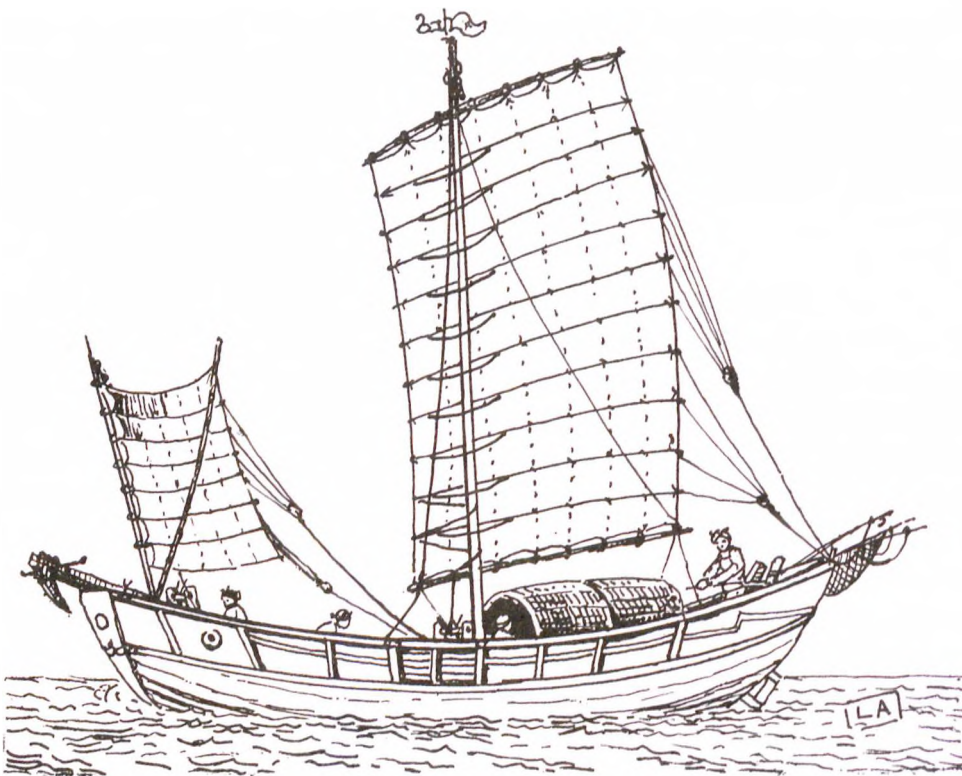
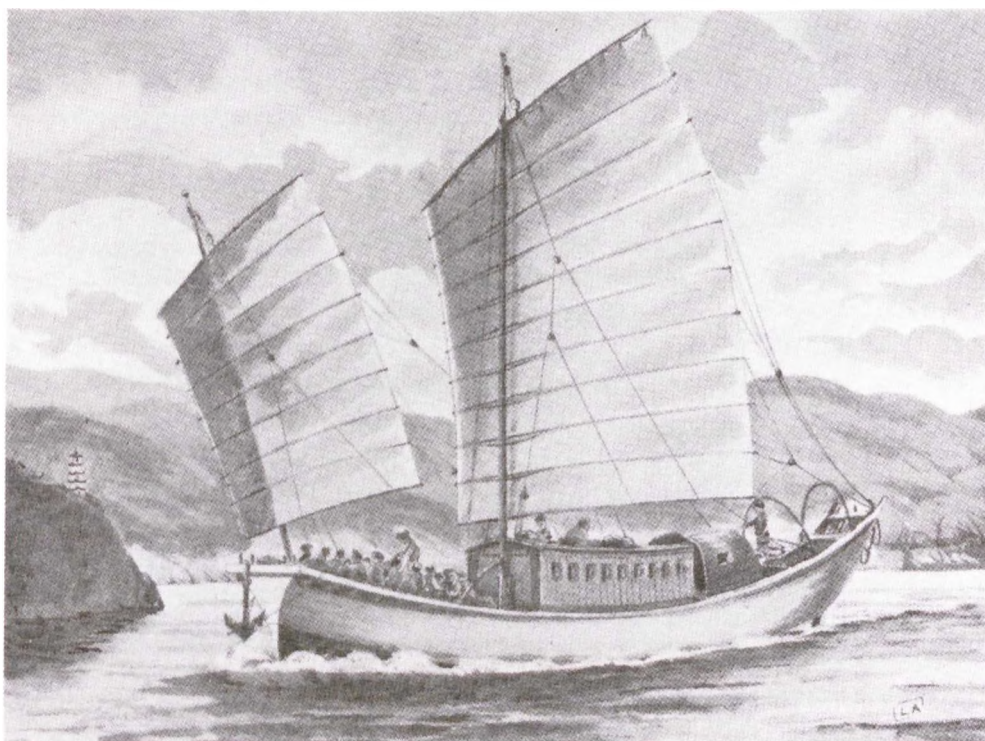
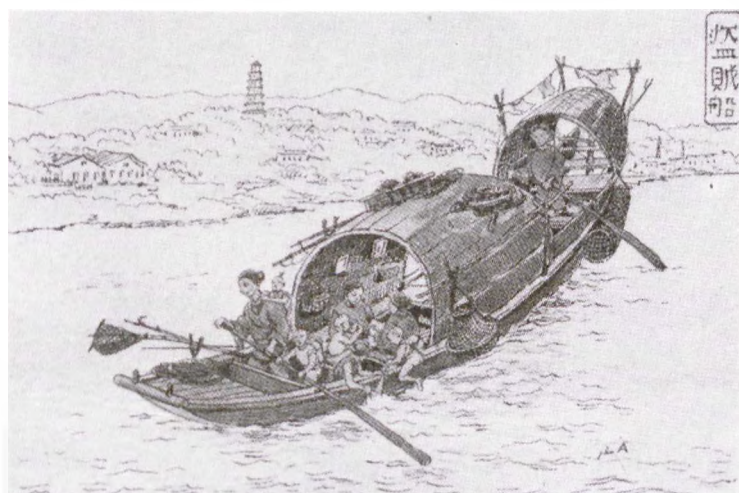
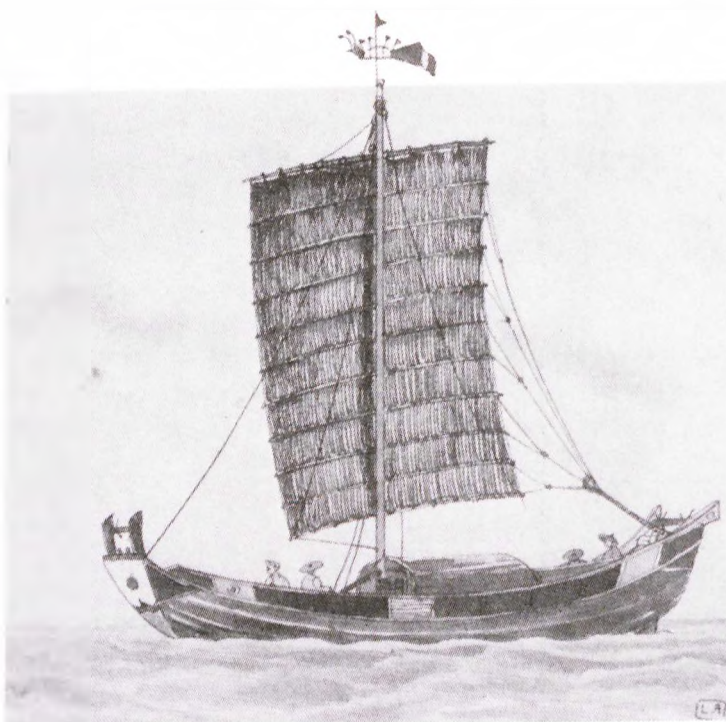
O mastro grande é travado na base, por um arco botante no convés. A vela assenta, quando no fundeadouro, num cavalete montado no convés a bombordo. Manobra-se com um guincho colocado do mesmo bordo, a vante do mastro. A tripulação abriga-se, a maior parte das vezes, debaixo de esteiras móveis, apoiadas em arcos no convés a ré. Estes juncos de comércio, como a maior parte dos outros, grandes e pequenos, têm o casco pintado de cores muito diversas, casco preto, vermelho ou branco, falcas pretas, verdes, vermelhas, ou azuis

Estampa 63   Xiamen - Juncos de comércio

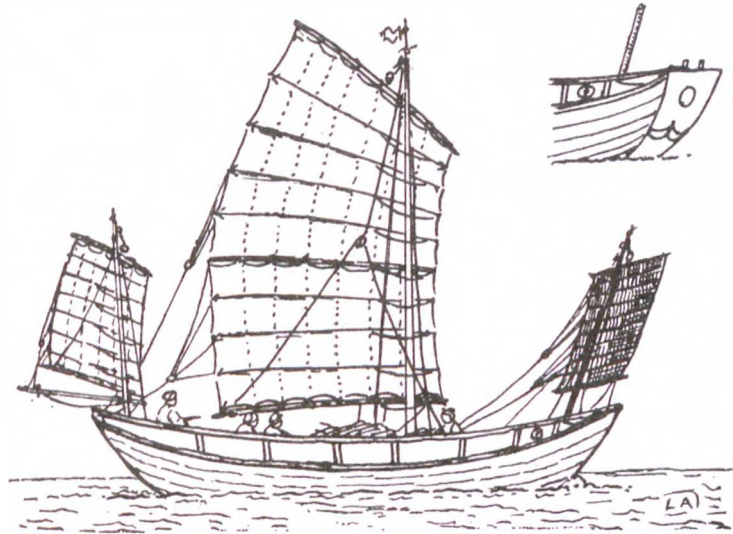
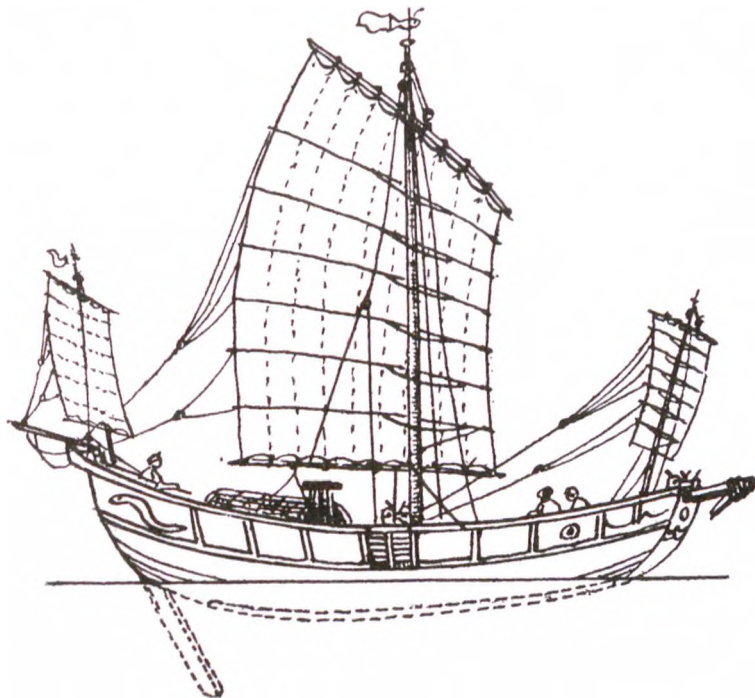
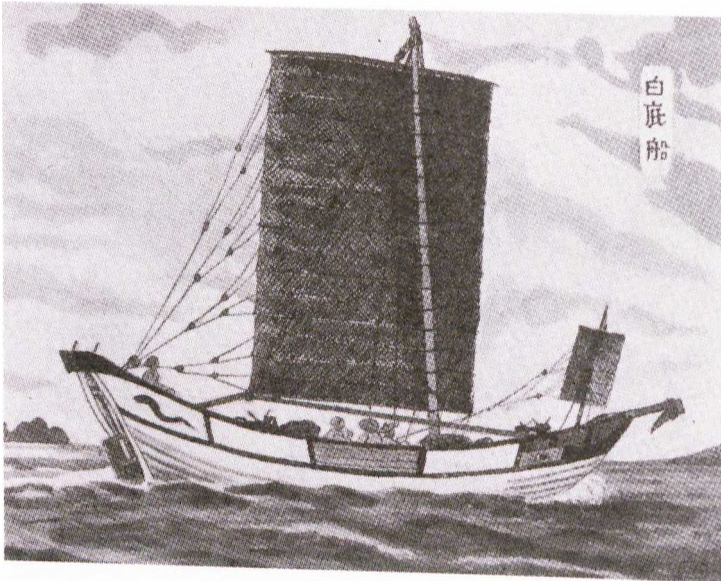
com faixas vermelhas verticais e ornamentados a vante com o olho tradicional em fundo verde. No tope do mastro há um pequeno cata-vento, muito original, com a forma de um pássaro enfeitado com pequenas bandeiras espetadas nas costas.

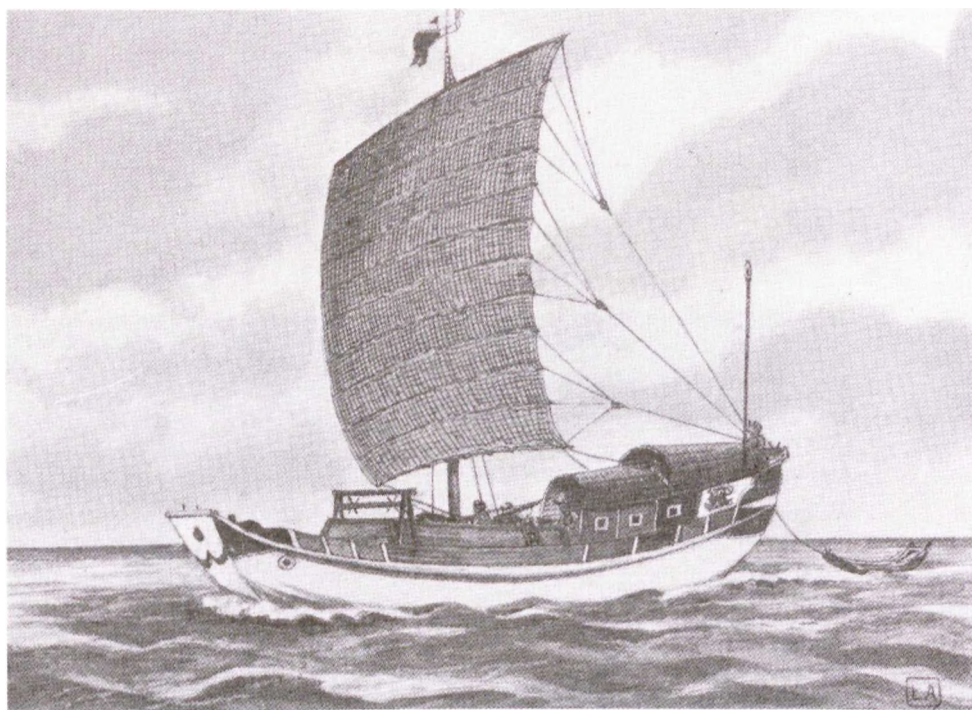
A Estampa 66 representa um junco de carga especialmente destinado à navegação costeira. Não tem senão um grande mastro com uma pesada vela em esteira. É um dos raros vestígios das velas de outrora, que tendem a desaparecer.

JUNCO DE PESCA (BAI DI CHUAN) (nc 66)

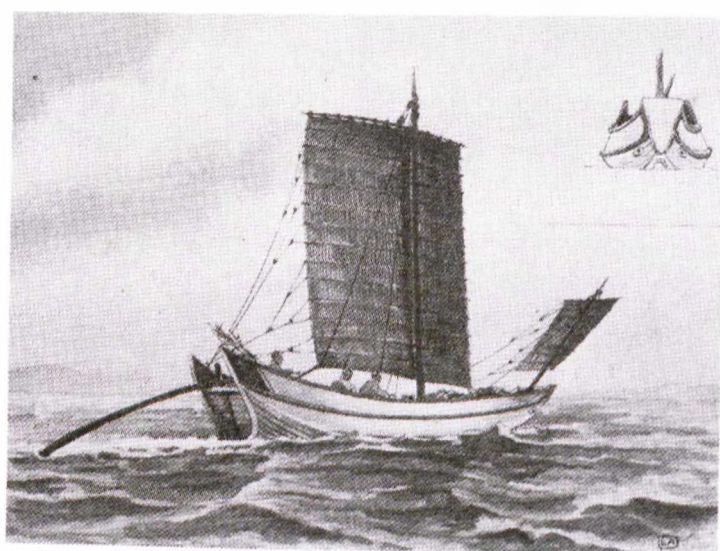
Este junco consegue reunir as melhores qualidades de um barco de mar com dimensões reduzidas. Se fosse preciso prová-lo, bastaria recorrer às famosas viagens efectuadas pelo Comandante Waard, da Marinha Inglesa, que foi a Vancouver, há alguns anos, atravessando todo o Pacífico num junco deste tipo; mais recentemente, os nossos compatriotas, Senhor Eric de Bisschop e seu companheiro Tatibouet, sendo os dois a tripulação, fizeram belas viagens no mesmo oceano. É um tipo muito comum no litoral do Zhejiang e do Fujian, onde é conhecido pelo nome genérico de Bai Di Chuan, literalmente, "junco de carena branca" (Estampas 67, 68, 69). As formas são esbeltas e salientes nos extremos, de tal forma que se o comprimento do convés de manobra for, por exemplo, de dezoito metros, reduz-se a cerca de doze metros na linha de água. Esta finura do casco junta à grande mobilidade e à brancura ofuscante da pintura, dá a este junco, no fundeadouro, o aspecto duma bonita gaivota graciosamente embalada pelas águas.

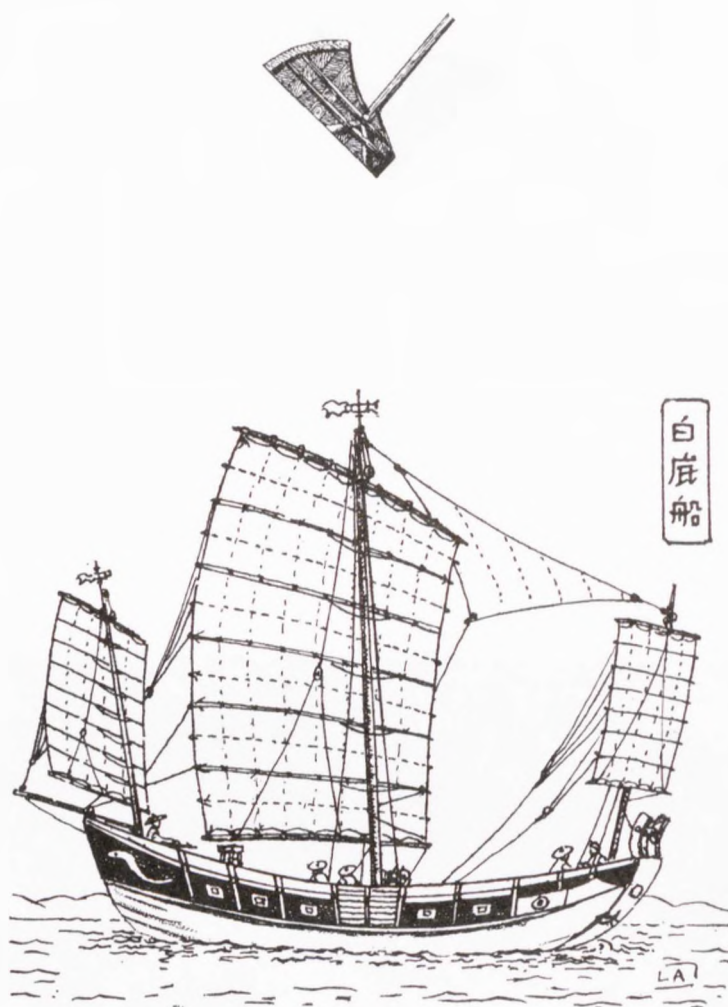
Na maior parte destes juncos de pesca, o aparelho apresenta particularidades curiosas: o mastro de vante é uma pequena antena, às vezes um simples bambu, de dois a três metros de altura com uma vela minúscula em esteira; o mastro grande é curto e atarracado, com uma vela de forma rectangular, feita de palha delicadamente

Estampa 64 Xiamen - Junco de comércio

Estampa 65 Xiamen - Junco de comércio

Estampa 55 Junco para viajantes (Pai Zi)

Estampa 57 Junco de Fuzhou

Estampa 66 Xiamen - Junco de comércio

Estampa 68 Xiamen - Junco de pesca

Estampa 67 Junco de pesca (Bai Di Chuan)

Estampa 70 Junco de mar

Estampa 69 *Xiamen - Junco de pesca*

Estampa 72 *Junco de pesca (Bai Di Chuan)*

Estampa 73 Junco de comércio

Estampa 74 Juncos de comércio

Estampa 75 Junco de rio

Estampa 77 Sampana de pesca

Estampa 78   Jangada de pescadores (Zhu Pai Weng)

Estampa 71 Junco de pesca (Bai Di Chuan)

entrançada, consolidada por uma quinzena de varas do lado do vento e por sete ou oito do outro. Este conjunto dá uma grande rigidez à vela, mas aumenta-lhe bastante o peso. Para contrabalançar esta sobrecarga e facilitar a manobra, o aparelho foi reforçado por um patarraz duplo encapelado no tope do mastro e que aguenta a vela no seu ponto de escota (Estampa 68). As bolinas são muito numerosas e de grande calibre, juntas duas a duas, em pé de galinha, acabando num bloco de madeira com vários furos e ligado a uma espia servindo de escota e com retorno ao painel da popa.

Uma segunda escota, de maior calibre, é fixada ao ponto inferior e mais a ré da vela; separa-se em dois ramos, de que um é tesado no extremo de vante, e outro no extremo de ré.

Estes juncos tem duas quilhas falsas que permitem ao casco, de forma arredondada em baixo, manter-se direito em caso de encalhe.

O leme tem a particularidade comum a tantos outros pequenos juncos de mar, de ter uma porta muito alongada que desce dois a três metros abaixo da quilha (Ver Estampa 70). A sua acção é tanto mais eficaz, quanto é relativamente largo em relação ao seu comprimento imerso. Roda sobre si com uma rapidez extraordinária. Um guincho colocado a ré permite içar a porta para a sua posição normal quando há pouco fundo. No painel de vante assenta uma grande âncora de madeira, com uma ou duas patas, saindo para o exterior. Vê-se por esta descrição como o marinheiro chinês se aplicou em aperfeiçoar nos mínimos detalhes o seu instrumento de trabalho. Graças às formas especiais do casco e à disposição do aparelho obtém duma só vez, velocidade, estabilidade de rumo, rapidez de evolução, com um barco sólido, bem manobrável, capaz de enfrentar os piores tempos, apesar das suas pequenas dimensões.

O Bai Di Chuan apresenta numerosas variedades que diferem menos pelas formas do casco do que pelo aparelho e ornamentação das falcas. A mastreação comporta muitas vezes um terceiro mastro colocado no extremo de ré com vela de pendão, que se arma numa retranca saída da popa (Estampa 71). Com bom tempo, içam uma vela de estai triangular entre o mastro grande e o mastro de vante. Graças à sua inclinação sobre a roda de proa, o pequeno mastro resiste melhor à tracção desta vela que tem o seu ponto de amura no tope do mastro e o seu ponto de adriça na encapeladura do mastro grande. Esta amura é às vezes feita no extremo duma

antena móvel, fazendo arcobotante sobre o convés e apoiando-se por outro lado no meio do mastro (Ver Estampa 91).

O corte das velas varia consoante a importância do barco. A maior parte das vezes é do tipo de pendão, com a particularidade da tralha de sotavento ter na parte alta uma curva tanto mais arredondada quanto mais se desce a costa para o sul. Esta curva atinge toda a amplitude nas velas de Hong kong e de Cantão. Os ornamentos pintados no casco variam duma região para a outra. Dão um aspecto mais ou menos artístico ao junco, ao mesmo tempo que possuem um significado para os pescadores e para as autoridades locais, que podem assim identificar à distância o distrito do barco. Estas marcas distintivas reconhecem-se pela variedade e disposição das cores pintadas nas falcas e no painel de vante. A falca é normalmente da cor natural da madeira enquadrada por faixas vermelhas com o olho tradicional a vante num rectângulo verde e o peixe vermelho desenhado na alheta. O painel de vante tem no centro um círculo em fundo branco ou vermelho.

Podem ver-se no porto de Xiamen e nas suas imediações barcos de pesca de um tipo especial, que classificaremos na categoria dos Bai Di Chuan não somente pela cor do casco, mas também pela finura das formas (Estampa 72) e pelas suas qualidades náuticas. A parte de ré eleva-se numa oval muito alongada, desapoiada e coroada por uma pequena galeria semelhante à dos grandes juncos de Fuzhou. O guincho da âncora fica saído da borda de vante bem acima do convés. Quando estes juncos pescam com rede à deriva, fazem-se acompanhar por uma pequena jangada de bambu, tripulada por um homem (Estampa 78) e destinada a suster uma das extremidades da rede ou da linha flutuante. O painel de ré é decorado com desenhos simbólicos realçados com cores berrantes. Estas últimas conservam mais tempo o brilho do que as das bordas, varridas pelo mar e deterioradas pelas redes, o que as faz perder rapidamente a frescura. No fundeadouro, a maior parte dos juncos suspendem por baixo da galeria uma esteira (Estampa 99, figura 4) destinada a esconder a abertura da latrina que todos os juncos desta categoria mostram ostensivamente ao nível do convés, ao lado da passagem preparada para o leme de gingar.

JUNCO DE COMÉRCIO

O tipo mais característico dos juncos de Xiamen, e ao mesmo tempo o mais comum nesse porto, é uma espécie de batelão de quinze a vinte metros de comprimento de aspecto pesado, mas de construção cuidada e decorado com arte (Estampa 73). O porão das mercadorias, que ocupa três quartos do convés, é coberto por um grande painel assentando numa braçola com a altura de um metro, de secção trapezoidal protegida por uma pequena falca. Na parte de ré do convés há um abrigo de esteira para a tripulação flanqueado nos bordos por um alto pavêz que passa por cima das falcas. A proa é do tipo ordinário, quadrada ou ligeiramente triangular inflectindo para baixo. O painel da popa (Estampa 74) lembra como arranjo o do Sha Chuan (nº 23), com o grande leme inclinado protegido pelas duas asas salientes do casco. Este leme pode ser içado ou arriado por meio de um guincho colocado no exterior do painel, no qual foi aberta uma fenda dando passagem à madre. Um único mastro com vela triangular em esteira consolidada por numerosas varas transversais.

Fundeado, esta pesada vela assenta num cavalete, cujos suportes servem de apoio a um guincho utilizado para a manobra da âncora e da vela. Encostado à amurada de bombordo a ré ergue-se um mastaréu de quatro a cinco metros de altura. Não têm vela, mas é pintado de várias cores escalonadas em todo o seu comprimento. A decoração do casco merece uma menção especial, pois não existe nada parecido noutro local.

O casco é pintado de branco com o olho tradicional dos juncos da costa, a vante, e um triângulo vermelho em cada extremidade superior. O painel de vante tem a mesma decoração dos juncos de mar: círculo branco em fundo vermelho ou, inversamente, círculo vermelho em fundo branco sob um duplo crescente branco.

A braçola é pintada de azul, debruada de vermelho nos ângulos. A originalidade da decoração observa-se sobretudo no pavêz que envolve o abrigo de esteiras da tripulação. A superfície é dividida em cinco ou seis painéis pintados de cores diferentes, os três primeiros geralmente de preto, vermelho e verde com um quadrado

vermelho no centro, os outros de azul, branco ou amarelo, ornamentados cada um com um emblema personificando a felicidade, a riqueza e a longevidade.

No painel de popa, de cor azul, vê-se às vezes em dois grandes círculos colocados de um lado e outro da passagem do leme, o Tai Ji (nc 67), simbolizando as duas forças da natureza, o Yin e o Yang (nc 22). O cata--vento do mastro grande, de forma especial, contribui igualmente para dar originalidade a este junco.

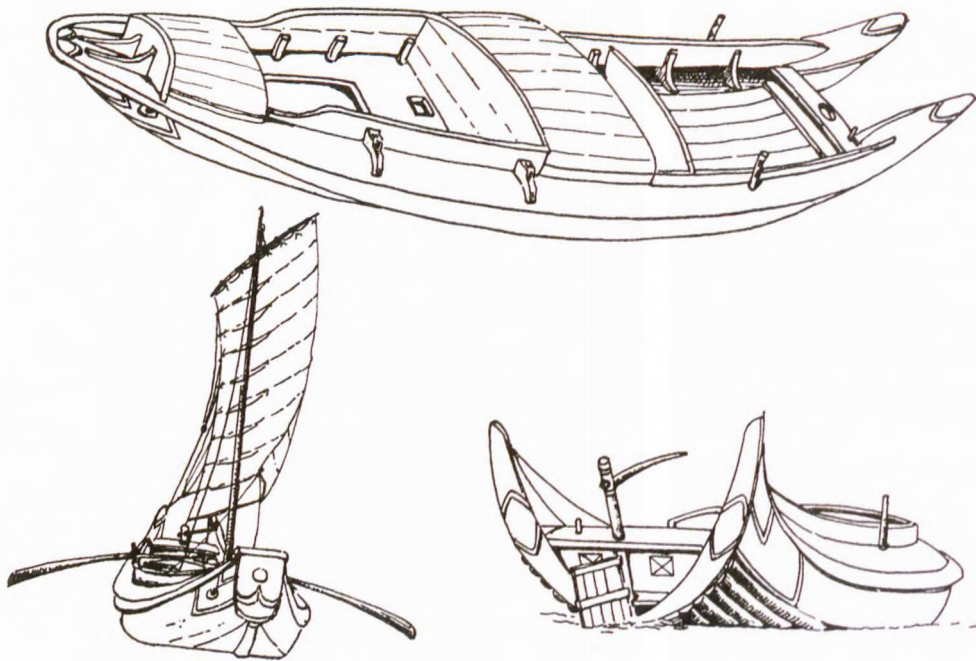
Independentemente do velame, usa dois fortes lemes de gingar laterais, apoiados numa plataforma saída em cada bordo, bem como dois remos. Há várias qualidades destes juncos que diferem sobretudo pelo colorido e pela disposição dos ornamentos (Ver Estampa 74).

JUNCOS DE RIO

De construção rústica, este junco de rio (Estampa 75) tem a forma de um batelão de igual boca de um extremo ao outro. O convés é pouco elevado acima da água; é protegido por altas falcas que, na parte central, formam os lados de um rufo abaulado, protegido por altas falcas coberto de esteiras móveis mantidas a um bordo e outro por suportes com entalhes.

Barras transversais reúnem o topo desses suportes de um bordo ao outro e servem de cavaletes de apoio para colocar a vela. De cada lado do rufo, consolas colocadas no exterior da falca aguentam um passadiço móvel que permite a circulação de vante para ré.

SAMPANA PARA PASSAGEIROS

Um certo número de sampanas (Estampa 76) asseguram as comunicações entre Xiamen e a ilha de Gulang Sui (nc 68), residência concedida aos estrangeiros. Com um comprimento de seis a sete metros, com uma boca de dois, solidamente construído, mas duma estabilidade duvidosa, esta sampana tem muita analogia com a de Xangai. É conservada muito limpa, pintada com cuidado tanto por fora como por dentro. O casco apresenta um forte adelgaçamento convexo, de linhas elegantes, isto é, realçado com cores e motivos diversos, segundo a fantasia do dono. Não há nenhum abrigo no convés, excepto uma pequena tenda móvel que se pode colocar por cima da câmara dos passageiros.

Estampa 76 Sampana para passageiros

A ausência de qualquer construção no convés é uma medida de segurança contra as trombas e borrascas que caem com uma rapidez surpreendente nesta rada. Apesar desta precaução, não é raro, nestas circunstâncias, ver estas pequenas sampanas virarem-se umas após outras no percurso da tormenta.

O painel de vante tem linhas finas e elevadas, enquanto que a popa é muito larga, com asas proeminentes que enquadram o leme e o pivot do remo de gingar. A sampana é conduzida só por um homem, com um remo de gingar ou dois remos colocados na câmara de ré, ou por meio duma vela rectangular içada num mastro muito leve. Esta vela não deixa de ser original, quando é feita de velhos sacos de farinha ou doutros produtos estrangeiros, cosidos com cuidado e tendo bem à vista os nomes e as marcas de fabrico, o que é bastante frequente, sem que haja da parte do proprietário qualquer intenção de fazer reclamo.

O homem da sampana manobra-a com muita habilidade. É nas circunstâncias difíceis que mostra as suas grandes qualidades de decisão e de resistência. Sozinho na sampana, surpreendido por uma dessas rajadas que fazem terríveis estragos na terra e no mar, conserva a vela içada até ao extremo limite da prudência. Com uma mão manobra o leme de gingar de ré ou a cana do leme, com a outra pega na escota da vela e com o pé mantém a adriça pronta a ser arriada. Por vezes, aperta nos dentes este cabinho cuja manobra tem que ser instantânea. Este instinto profissional dos marinheiros chineses é a melhor garantia da segurança dos passageiros.

BARCAÇA DE RIO

A forma desta barcaça, ao que parece pouco vulgar na China (Estampa 76), consiste na disposição do casco composto de duas ou três secções independentes, fechadas por anteparas estanques e ligadas entre si por um sistema de amarração, que dá a este conjunto de flutuadores a rigidez suficiente para poder ser governado na navegação de rio. O convés é completamente desempachado, excepto na secção de vante onde se iça o mastro único com uma vela triangular reforçada por numerosas varas. No convés a ré, na última secção, é o posto de manobra do patrão que governa por meio duma comprida cana um leme com uma grande porta compensada. Esta barcaça navega no Long Jiang (nc 69) entre Xiamen e Changzhou (nc 70) a 25 milhas da foz e para além, nos afluentes. Não temos nenhuma informação sobre a natureza das suas operações comerciais.

SAMPANA DE PESCA

A forma do casco desta sampana (Estampa 77) tem muitas analogias com a da sampana para passageiros que apresenta as características do tipo local. Mesma proa afilada, popa em forma de " U " com um leme e um remo. Dois mastros, o de vante fortemente inclinado, com uma pequena vela de palha; o mastro grande, muito pesado, igualmente com vela de palha reforçada por numerosas vergas intermédias. É manobrada por uma forte escota e bolinas múltiplas. É uma boa e sólida embarcação de mar, com uma dúzia de metros de comprimento, tripulada por três ou quatro homens que não temem aventurar-se a mais de cinquenta milhas da costa.

JANGADA DE PESCADOR (ZHU PAI WENG)(nc 71)(bambu-dispor-redes)

Esta jangada de pescador (Estampa 78) é chamada Zhu Pai Weng. Encontra-se no mar ao largo de Xiamen. É formada por cinco ou seis grossos bambus de uns dois metros de comprimento, ligados lado a lado, por cordas de fibras de bambu.

Nos lados há dois apoios em forquilha, onde se apoiam os remos. É guarnecida por um só homem que fica de pé, com uma perna de cada lado da travessa que liga os dois apoios.

Esta jangada é usada para aguentar a extremidade duma rede à deriva ou duma linha flutuante, ficando o outro chicote a bordo duma sampana tripulada por dois ou três homens.

Vistos a alguma distância, estes homens em cima da jangada parecem andar sobre a água e manter-se aí com facilidade, apesar da vaga que lhes imprime um contínuo movimento de subida e de descida. É um espectáculo verdadeiramente curioso que não deixa de intrigar o viajante estrangeiro.

CATAMARAN (ZHU PAI) (nc 72)

O catamaran (Estampa 79) é uma espécie de jangada utilizada na pesca de rio e ao longo das costas. É composta por peças de bambu ligadas em forma de rectângulo, de que uma das extremidades é por vezes recurvada em forma de roda de proa.

As dimensões dependem do uso a que se destina. É assim que os catamarans utilizados na costa da Formosa, batida por violentas ressacas, atingem oito a dez metros de comprimento por dois a três de boca, enquanto que, nas baías e rios, o comprimento se reduz a dois ou três metros.

Num maciço de madeira, fixado no centro da plataforma, é implantado um mastro de bambu com uma vela de esteira. Os grandes catamarans têm dois lemes laterais sem os quais lhes seria impossível cingir-se ao vento ou rumar contra a vaga do largo. Estes lemes laterais ficam encastrados verticalmente entre dois fortes bambus no centro da jangada. A tripulação são três homens; dois deles remam de pé virados para a proa com um remo em cada mão, passados num anel de rota. Não há abrigo para estes homens, a não ser um painel de esteira colocado verticalmente que os protege do vento e da surriada.

Estampa 79 Catamaran

Quando se utiliza o catamaran para transporte de passageiros, estes ficam numa espécie de selha solidamente amarrada à plataforma. Quando o catamaran anda à pesca, a selha é substituída por cestos para guardar o peixe.

O catamaran aguenta bem o mar, é raro vê-lo virar-se em águas profundas, mesmo com muito mar. Pode acontecer um acidente nas circunstâncias seguintes, quando atravessa uma barra para regressar ao porto:se duas ou três vagas sucessivas batem na parte de ré do catamaran, isto faz com que ele se empine tão alto que a parte de vante toque e se enterre no fundo; sobrevém então uma nova vaga que acelera o movimento e vira o frágil esquife. Apesar deste perigo que expõe os homens a um banho desagrádavel, o catamaran é ainda dos barcos

mais seguros de que nos podemos servir para afrontar as ressacas da costa pouco hospitaleira da Formosa. A sua leveza protege-o dos acidentes, muitas vezes funestos para os grandes navios que enfrentam os golpes de mar. Estando sempre submerso, é insubmersível. O único perigo que há a recear é o virar-se, ao qual se junta, para os homens que o tripulam, o de ser devorado pelos tubarões.

O catamaran é igualmente utilizado na costa meridional da China, em especial em Shantou (nc 30), onde os pescadores se servem dele, como os vizinhos da ilha Formosa, para arrastar no mar uma rede suspensa de dois catamarans.

No rio de Ningbo (nc 5), os catamarans, ou melhor a jangada de bambu, é usada, como no Ya He (nc 73), na província de Sichuan (nc 74) para o transporte de mercadorias nos cursos de água pouco profundos. É formado por uma vintena de bambus, duma dezena de metros de comprimento, solidamente ligados. No centro, há uma pequena cabana de bambu coberta de palha grosseira, que é ocupada por uma família que passa a existência inteira nesta miserável palhota desprovida de qualquer conforto.

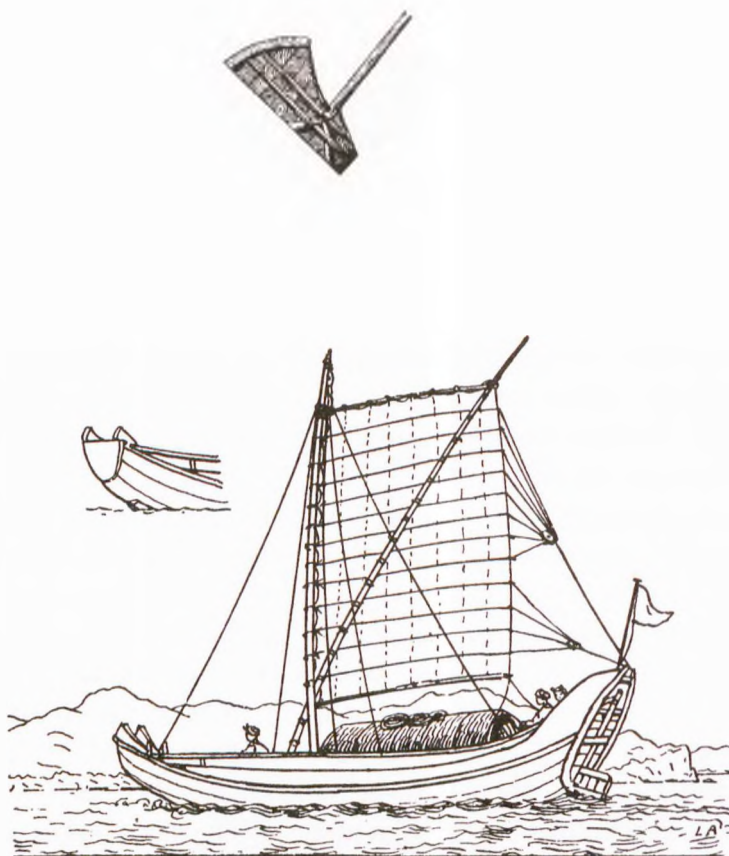
Nas páginas precedentes fizemos a descrição dos juncos encontrados nos principais portos do Zhejiang e do Fujian: Ningbo , Fuzhou e Xiamen. As informações recolhidas nas Administrações das Alfândegas Marítimas Chinesas, facilitaram muito a nossa documentação sobre os juncos de toda a natureza que frequentam estes três portos abertos ao comércio estrangeiro.

Independentemente das sampanas e outras embarcações locais utilizadas para o serviço e comércio dos habitantes destas cidades, estes juncos usam-se, se de grande tonelagem, na grande cabotagem nos mares da China e no Baixo Yangzi Jiang, e são os menos numerosos. Os de tonelagem média fazem a pequena cabotagem e eventualmente pesca, se a pesca der maior benefício ao proprietário. Fora destes três grandes portos, o litoral das duas províncias, Zhejiang e Fujian, é recortado numa sequência de baías, mais ou menos profundas, que abrigam sempre uma enorme quantidade de barcos de pesca e de cabotagem de tipos muito variados. As circunstâncias permitiram-nos visitar algumas dessas baías, na época em que a pesca está no auge, pelo que faremos uma breve descrição dos barcos encontrados nestes vários fundeadouros e nas suas redondezas. Não tendo conseguido obter informações junto dos indígenas, cuja desconfiança em relação aos estrangeiros aumenta nestes lugares afastados e povoados de temíveis piratas, nem sempre nos foi possível precisar a origem e uso destes juncos. Contudo, pertencendo estes barcos, com poucas excepções, aos tipos que temos vindo a descrever, a sua identificação poderá deduzir-se, as mais das vezes, das formas e da decoração do casco, já nossas conhecidas.

BAÍA DE NIMROD

A baía de Nimrod fica nas proximidades da foz do rio de Ningbo, no sudoeste das ilhas Zhoushan (nc16) que abrigam do mar grosso do largo. Entra mais de cinquenta quilómetros para o interior das terras, com uma largura de oito a dez. É um abrigo seguro para juncos de pesca, mas de acesso difícil pela presença de numerosos ilhéus. Mais acima descrevemos os barcos que frequentam esta baía e irradiam para o arquipélago das Zhoushan e vizinhanças. A Estampa 80 representa uma grande sampana de pesca própria da baía de Nimrod. Pertence à categoria dos Da Bu Chuan (nc 46) (Estampa 40), pela forma do casco e os dispositivos do convés. É um bom pequeno barco de mar, que se aventura longe das costas, apesar da sua parte de vante não ser protegida contra o mar. Tem o comprimento de cerca de dez metros e uma tripulação de só três ou quatro homens. O casco é de cor preta com falcas vermelhas, como de resto o painel da popa. Não há, nestas sampanas, o olho de vante.

BAÍA DE SANMEN (nc 75)

A baía de Sanmen segue-se para sul à de Nimrod, está dela separada por um aresta montanhosa que descreve nas duas margens linhas sinuosas e recortadas. Muito exposta aos ventos do largo, bem como aos tufões, é pouco frequentada pelos juncos de pesca que temem, além disso, a presença dos piratas que a infestam.

Estampa 80 Grande sampana de pesca da baía de Nimrod

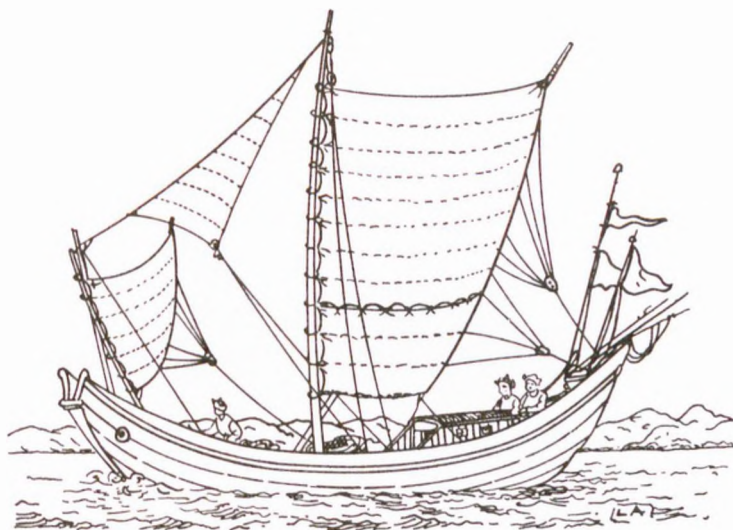
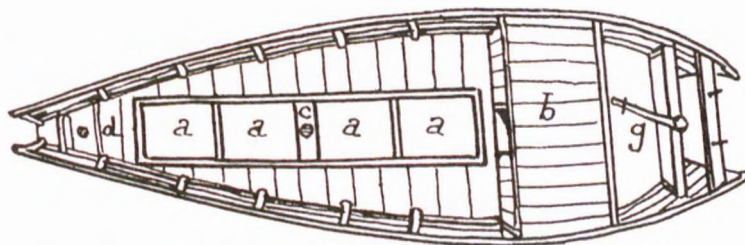
O esboço do junco de pesca (Estampa 81) foi feito no momento de chegada, à vela, ao fundeadouro de Shi Pu (nc 76), numa das três barras que conduzem à vasta baía de Samoun ou Sanmen, literalmente: "três portas". Como a sampana de Nimrod, este junco pertence aos tipos Dui Chuan (nc 47) e Da Bu Chuan (nc 46), principalmente pela forma das suas extremidades de vante e de ré. Além das grandes dimensões difere deles pelo rufo que se prolonga para os bordos por dois painéis, protegendo da surriada a entrada do alojamento, a vante, e o posto do homem do leme a ré. A vante do rufo (b) (Estampa 82) o convés é cortado por um comprido painel envolvido por altas braçolas dando acesso a quatro compartimentos (a, a, a, a). Além do olho tradicional no casco pintado de preto, não tem qualquer outra decoração. O painel de vante, como o de ré, são pintados de vermelho. Neste mesmo plano do junco de pesca, (g), representa a cana do leme, (c), o mastro grande, (d), o pequeno mastro de vante.

BAÍA DE TAIZHOU (nc 44)

Entre a baía de Sanmen e a de Wenzhou (nc 77), no Sul, a costa encurva ligeiramente para formar a baía de Taizhou, larga e profunda, de acesso tornado difícil pela presença duma barra produzida pelas águas de dois rios que desaguam em Haimen (nc 43). É deste porto que provém o junco de pesca (Estampa 39) encontrado no fundeadouro de Shenjia Men (nc 45), porto da grande Zhoushan. A sua descrição foi feita mais acima.

BAÍA DE WENZHOU (nc 77)

Esta baía é formada pelo profundo estuário de um rio, o Wou Jiang (nc 78), que oferece aos juncos um bom abrigo, protegido do mar do largo por numerosos ilhéus. A Estampa 83 representa um grande junco de pesca, tendo a cada bordo uma rede envergada numa antena transversal. Está fundeado com uma ou duas âncoras, na forte corrente das proximidades da margem.

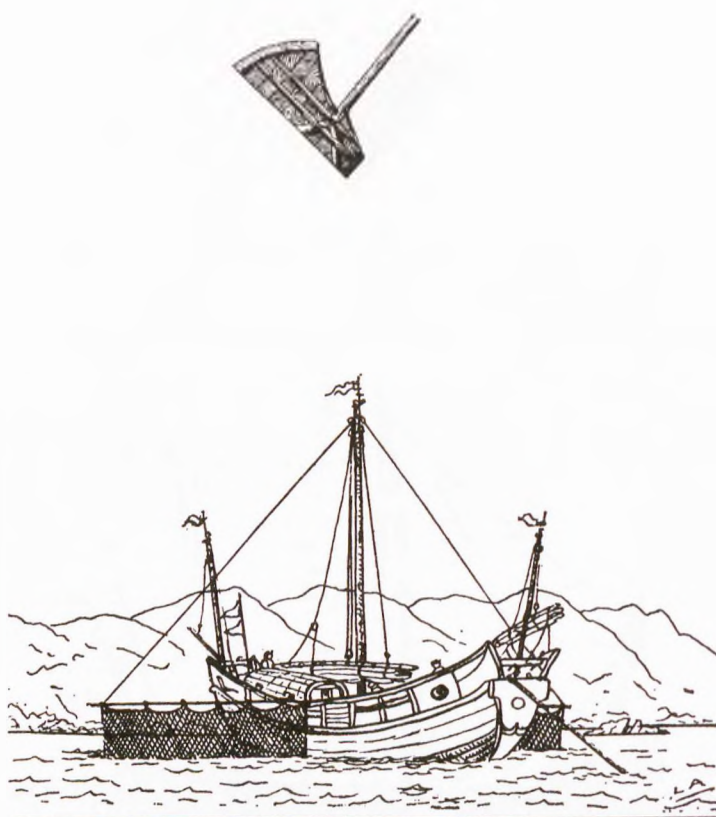
Este tipo de junco apresenta várias categorias, distinguindo-se pela cor do casco e pelo arranjo da decoração. Com um comprimento de quinze a vinte metros, as duas extremidades levantam e dão ao convés um forte tosado. O painel de vante, de forma triangular e plana, é elevado por duas falcas em asas de borboleta que acabam nas amuradas. Estas duas asas são ligadas pelo eixo do guincho que serve para a manobra das âncoras. O painel de ré tem a forma duma oval muito alongada com um ângulo côncavo para o alojamento da madre do leme. No convés a ré, a vante do posto do homem do leme, ergue-se um rufo de madeira para a tripulação. Este tipo de junco dedica-se geralmente a pescar no Arquipélago das Zhoushan.

Estampa 81 Baía de Sanmen - Junco de pesca

Estampa 82 Plano dum junco de pesca da baía de Sanmen

BAÍA DE NANGUAN (nc 79)

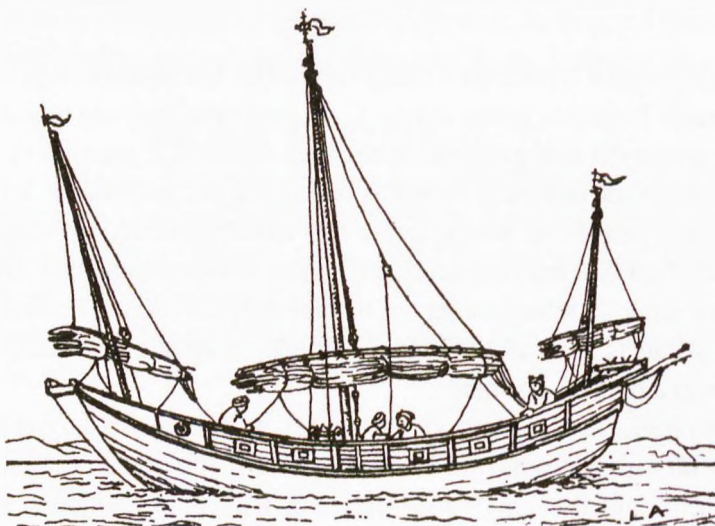
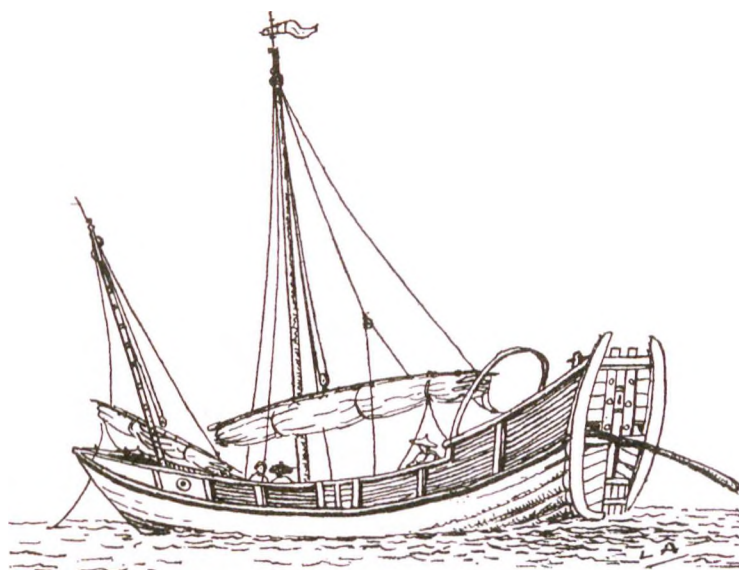
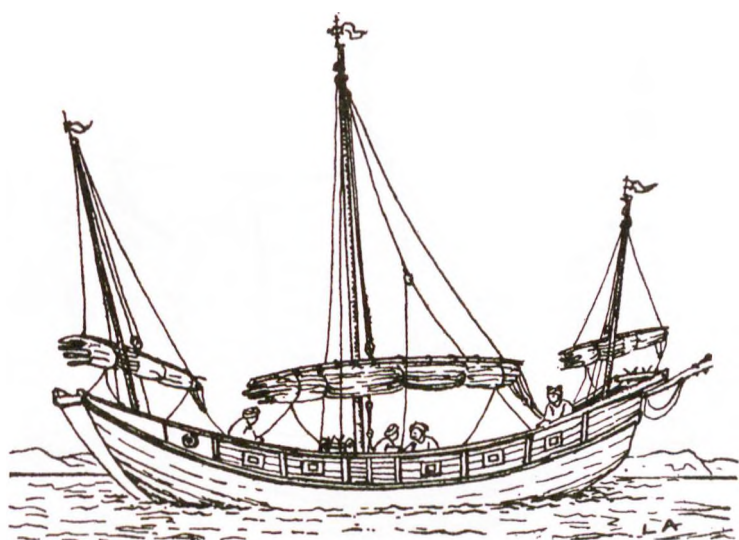
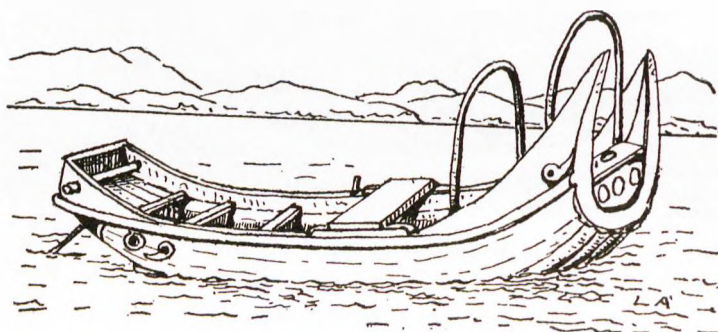
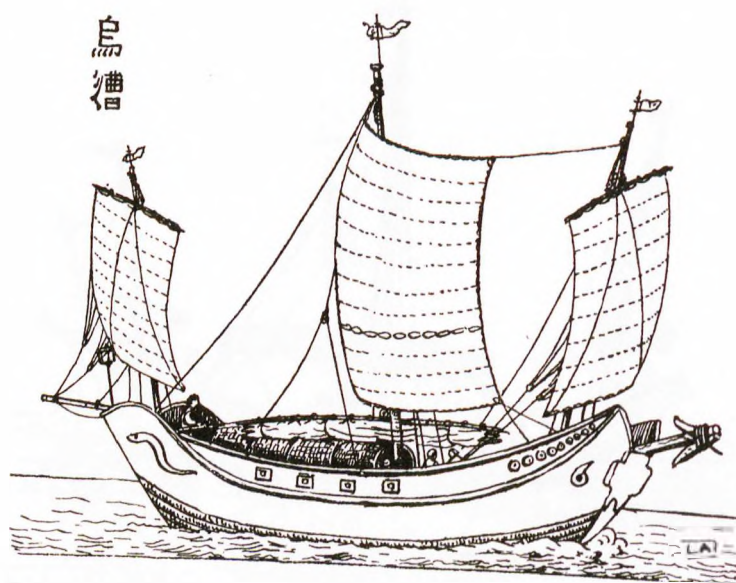
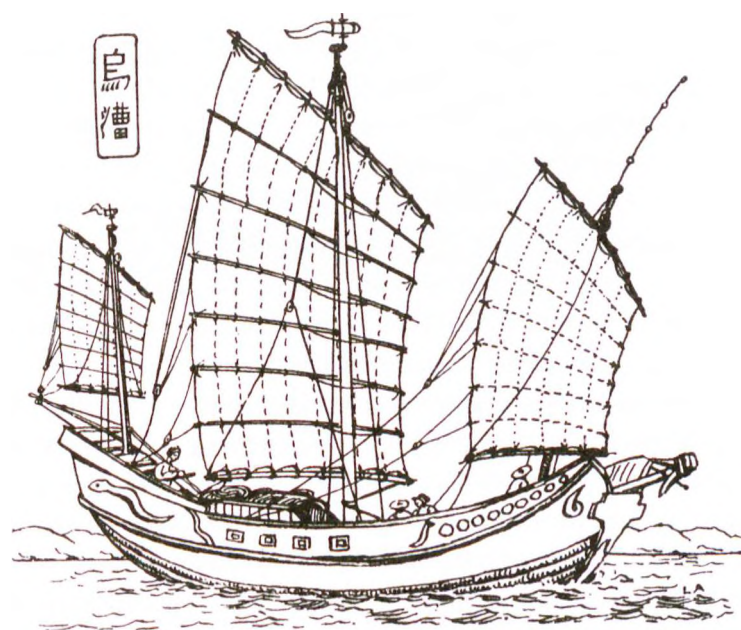
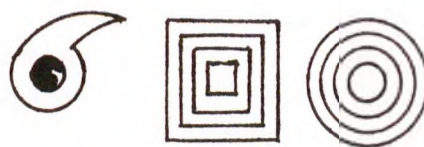
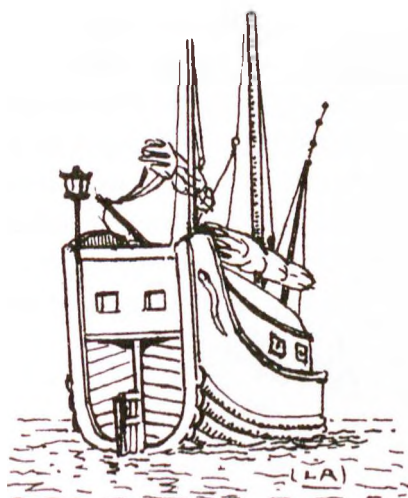
Pouco depois de ter passado a fronteira do Zhejiang para entrar no Fujian, vemos abrir-se a baía de Nanguan que penetra profundamente para o interior das terras. É um fundeadouro muito frequentado pelas flotilhas de pesca.

O junco de pesca (Estampa 87) pertence à categoria dos Bai Di Chuan (nc 66), de carena branca, descritos atrás. É um tipo local muito frequente nestas costas. É um excelente barco de mar, sólido e bom manobreiro, que enfrenta mar grosso apesar das suas pequenas dimensões. Ao invés, o junco da Estampa 85, com a sua proa larga e quadrada, mal defendido do mar, deve limitar as suas operações de pesca ou de comércio às sinuosidades da baía. O casco é robusto e pesado, as bordas quase não aparelhadas, são defendidas por uma cinta semi-circular à altura do convés. Tem dois mastros, sendo o de vante um simples bambu. O casco é pintado de preto com faixas vermelhas, por cima do reforço, e da cor natural daí para baixo. O painel de ré, de forma oval, é pintado de verde, com duas faixas verticais vermelhas e círculos brancos enquadrando o alojamento da madre do leme. O contorno da oval é pintado de branco.

Encontraremos este mesmo tipo de barco (Estampa 98), na baía de Sansha (nc 80), que se segue a esta.

O junco da Estampa 86 tem as mesmas dimensões que os dois anteriores, quinze metros de comprimento, mais ou menos. De construção cuidada, com o casco limpo e bem mantido, este junco, dedicar-se-á, segundo se diz, à vigilância da costa que está infestada de piratas. Pertence ao tipo local. Além do seu bom aspecto, distingue-se pelo rufo de madeira e pelo encapelamento dos mastros pintados de vermelho vivo.

Estampa 83 Baía de Wenzhou - Junco de pesca

A baía é sulcada, como de resto em qualquer outro ponto da China, por numerosas sampanas de todas as dimensões, de construção geralmente cuidada e robusta (Estampa 87). O casco é reforçado, à altura de borda por uma cinta arredondada; as grandes sampanas têm duas. O painel de vante, de forma triangular, prolonga-se acima da borda por uma falca com uma travessa que sobressai dela. A ré, a falca endireita-se para acentuar a oval do painel e proteger o abrigo de esteiras móveis instaladas em dois arcos. O interior da sampana é dividido em vários compartimentos separados por anteparas estanques. Ao centro, os dois bordos são unidos, nas sampanas de pesca, por uma prancha larga e espessa que repousa nas bordas. O casco, de cor branca, é decorado com o olho tradicional; tem, além disso, a vante e a ré, um desenho pintado em vermelho com a forma duma vírgula com um buraco no centro, pelo qual passa um cabo, cujo uso nos escapa. Círculos pintados igualmente de vermelho decoram o painel da popa, por baixo da travessa, que é furada para receber a madre do leme.

O número destes círculos e a sua disposição são verosimilmente signos distintivos que variam de um barco para outro. A extremidade da quilha é visível debaixo da roda de proa um pouco acima da linha de água.

Estampa 84 Baía de Nanguan - Junco de pesca

Estampa 85 Baía de Nanguan - Junco de pesca

Estampa 86 Baía de Nanguan - Junco de pesca

Estampa 87 Sampana de pesca de Nanguan

Estampa 88 Junco do porto de Sandu Ao (Wu Cao)

Estampa 89 Junco do porto de Sandu Ao (Wu Cao)

Estampa 90 Junco de Sandu Ao (Wu Cao)

BAÍAS DE SANSHA (nc 80) e de SANDU AO (nc 49)

Estas duas baías são contíguas e comunicam com o mar por um único canal perfeitamente abrigado das tempestades do largo por uma ilha bastante alongada.

É um verdadeiro mar interior semeado de ilhotas que se pode comparar, em escala mais reduzida, ao mar interior do Japão. É o melhor e o mais seguro porto de toda a costa chinesa e frequentado por numerosos navios de cabotagem e barcos de pesca.

Entre a grande variedade de juncos utilizados na cabotagem, mencionaremos em primeiro lugar dois dentre eles, que se distinguem de todos os outros pela decoração das falcas (Estampas 88, 89). Este tipo é pouco comum na costa e estaria, diz-se, em via de extinção

Estes juncos são da categoria dos Wu Cao (nc 28),"casco negro". A parte de vante apresenta formas finas e robustas, como as do pequeno junco de pesca conhecido por Da Bu Chuan (nc 46), descrito mais acima.

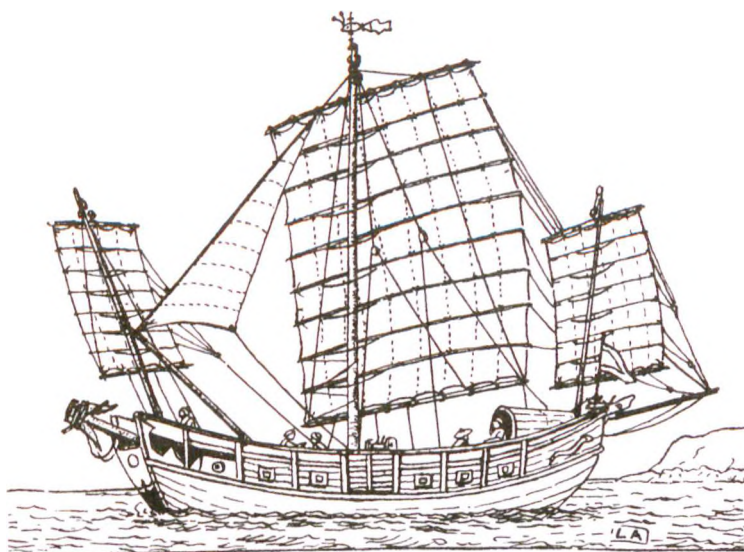
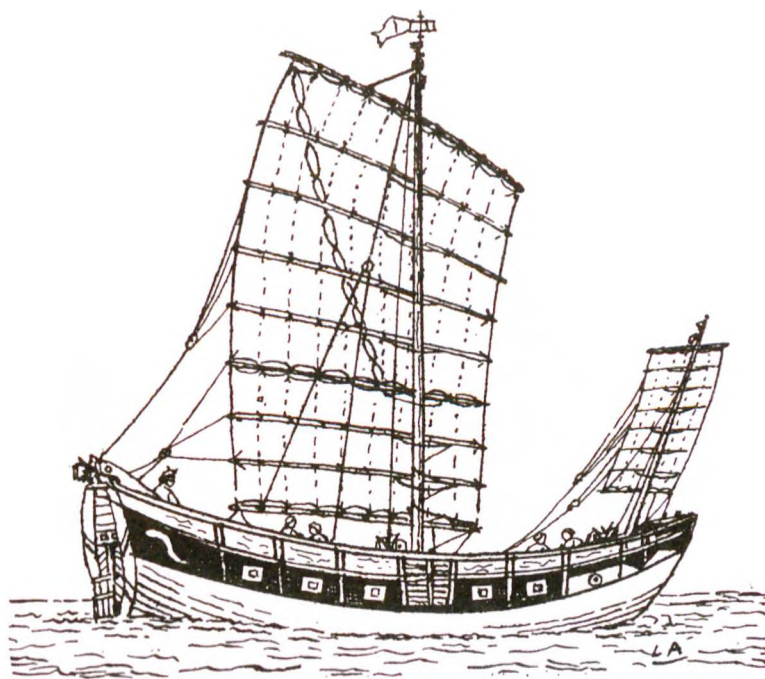
O comprimento não ultrapassa vinte metros. As falcas são abertas a vante em forma de asa de borboleta para deixar assentar a enorme âncora de madeira, com uma ou duas patas, na travessa do painel.

Estas falcas são ligeiramente chegadas para dentro do tabuado do costado (ver Estampa 90), a fim de permitir que se passe por fora do rufo e se ergue a ré do mastro grande. O casco é pintado de preto, o painel de vante de vermelho, bem como o enquadramento do painel de ré. Os ornamentos desenhados nas falcas são específicos do distrito de Sandu Ao (nc 49). O olho simbólico desenhado a cada bordo a vante tem aqui a forma duma vírgula pintada de branco com um ponto negro ao centro *.

Em cima das falcas, quatro quadrados brancos com motivos azuis e vermelhos, decoram a parte do meio, em lugar das portinholas, que aparecem em vários juncos do Zhejiang e do Fujian; de seguida nove rodelas formadas por círculos concêntricos em vermelho, azul, branco, vermelho, sucedem-se, diminuindo de diâmetro até à extremidade de vante. Um pequeno peixe verde é, às vezes, desenhado na cauda destas nove rodelas. O grande peixe simbólico dos juncos de pesca figura nas alhetas, em fundo preto ou verde.

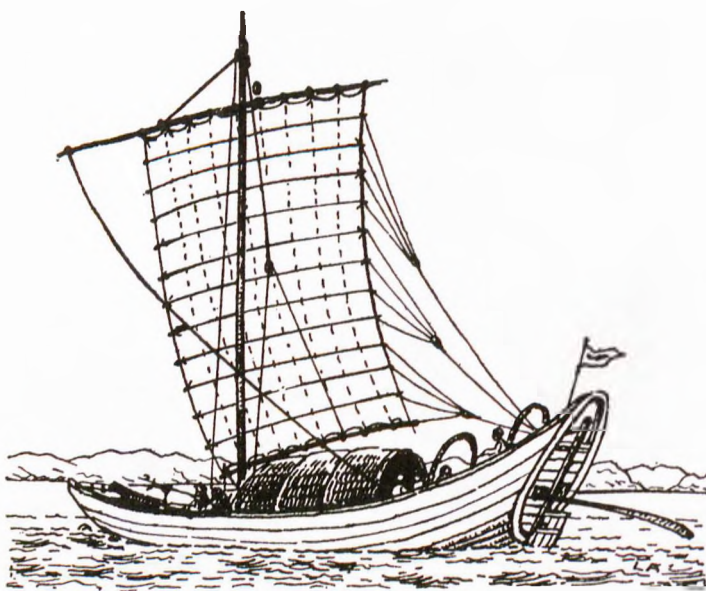
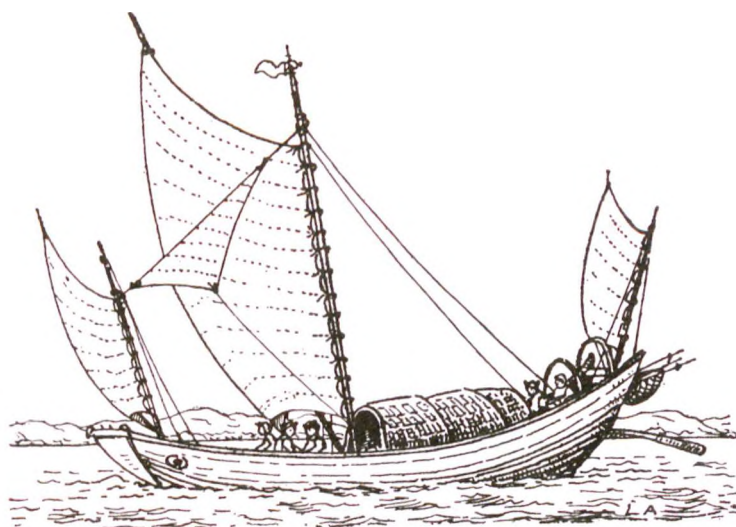
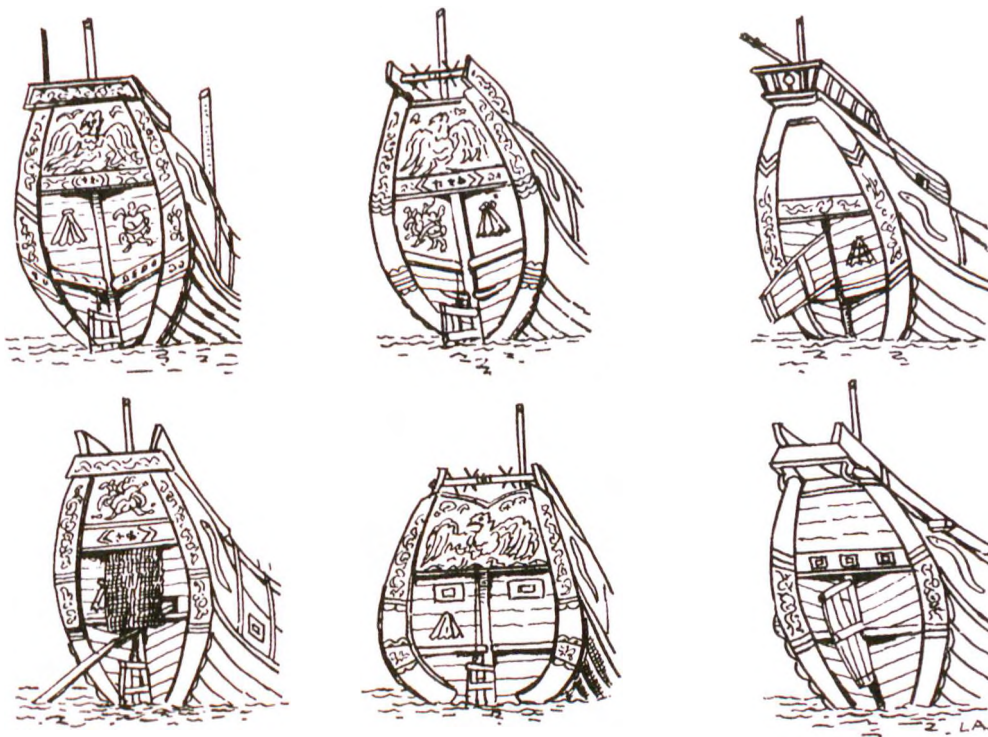
A Estampa 91 representa um desses juncos de comércio usado no transporte do chá e conhecido pelo nome de Anan Soun no dialecto local. Tem três mastros com velas de pendão e, com bom tempo uma vela triangular, cujo ponto de adriça é fixado no tope do mastro grande, sendo o ponto de amura feito na extremidade duma antena, em arco botante no convés, e apoiando-se, por outro lado, no meio do mastro de vante para resistir ao esforço da vela sobre esse mastro. Pertence à categoria dos Bai Di Chuan (nc 66). O casco é branco em baixo, da cor da madeira acima da cinta, com quadrados brancos e vermelhos a imitar portinholas. Em geral, os juncos de cabotagem trazem a vante uma grande âncora de madeira com uma ou duas patas.

Nesta mesma categoria dos Bai Di Chuan, "casco branco", mencionaremos os juncos das Estampas 92, 93, 94, que se dedicam, à cabotagem ou à pesca, e frequentam a baía de Santou Ao (nc 49) e os portos de Fuzhou e de Xiamen. Estes juncos não oferecem na sua forma nenhuma particularidade digna de ser assinalada; distinguem-se uns dos outros apenas pela disposição das cores no casco. Acontece o mesmo com o junco da Estampa 95, igualmente de tipo local, com casco preto, que já apresentam algumas particularidades; o primeiro com um rufo de madeira de cor vermelha protegido por falcas móveis, o segundo (Estampa 96) com o guincho da âncora colocado em dois suportes elevados ultrapassando o painel de vante; disposição comum a vários juncos de carga de Xiamen.

*) *Esta forma de olho encontra-se pintada igualmente a vante em algumas barcas do Canal de Suez (1915)*

Estampa 91 Junco de comércio de Sandu Ao

Estampa 92 Junco da baía de Sandu Ao (Bai Di Chuan)

As Estampas 97 e 98, pertencem ao tipo Yuan Di (nc 55)(Estampa 49), de que têm a mesma forma de casco, pouco própria para a navegacão ao largo das costas. Uma grande parte do convés é coberta com um feixe de esteiras móveis, servindo de abrigo à carga e à tripulação. Os juncos de fracas dimensões são ocupados, as mais das vezes, por famílias inteiras, onde mulheres e crianças de todas as idades, conduzidas por um ou dois homens, se ocupam do velame e dos trabalhos domésticos. O aparelho do junco da Estampa 97 consiste num mastro grande, colocado a vante de um abrigo de esteiras, com uma vela triangular envergada numa comprida antena ao extremo da qual se fixa, do lado do vento, um braço que permite orientar a vela.

O junco da Estampa 98 é do mesmo tipo e de maiores dimensões; tem três mastros aparelhados todos com três velas de espicha e uma bujarrona volante entre os dois mastros de vante. Este género de velame é de todo excepcional na costa.

Antes de deixar as costas de Fujian, tão ricas na variedade das formas como na ornamentação dos seus juncos, daremos (Estampa 99), um resumo dos painéis de popa dos juncos de Xiamen. Estes painéis apresentam, na maior parte dos casos, coloridos vivos e assuntos tão variados, como os do grande junco de comércio de Fuzhou (Estampa 14).

Estampa 97 Baía de Sansha - Junco de pesca

Estampa 98 Baía de Sansha - Junco de pesca

Estampa 99 Diversas formas de popas de juncos de Xiamen

NOTAS CHINESAS

1	漢口
2	揚子
3	浙江
4	福建
5	寧波
6	福州
7	廈門
8	鎮江
9	北直隸
10	牛莊
11	山東
12	刬艇
13	吳淞
14	上海
15	廣東
16	舟山
17	班商
18	香港
19	砲船
20	杭州
21	八卦
22	陰陽
23	沙船
24	鎮海
25	彈船
26	定海
27	甬
28	烏艚
29	錨纜
30	汕頭
31	北船
32	北駁
33	鹽船
34	興化
35	泉州
36	海壇
37	大沽
38	歸州
39	油石灰
40	鐵木
41	緣頭
42	墨魚船
43	海門
44	台州
45	沈家門
46	大步船
47	對船
48	魚船
49	三都澳
50	三板
51	普陀
52	派官船
53	泥幕
54	興化灣
55	圓底
56	閩
57	渡船
58	駁船
59	桐油
60	排子
61	官座船
62	盜賊船
63	Não identificado
64	掃
65	烏龍江
66	白底船
67	太極
68	鼓浪嶼
69	龍江
70	常州
71	竹排網
72	竹排
73	雅河
74	四川
75	三門
76	石浦
77	溫州
78	甌江
79	南關
80	三沙
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	

X

INDOCHINA

BARCOS DA INDOCHINA

Ao empreender o estudo da Marinha Chinesa bem sabíamos a amplitude desta tarefa, mesmo que limitada à descrição dos juncos que navegam nas costas da China. Teria sido, porém, lamentável, desde que as circunstâncias o permitissem, não penetrar no interior deste imenso Império, onde milhares de navios nos ofereciam os mais curiosos e mais interessantes espécimes da construção naval. Este mesmo pensamento se pôs ao nosso espírito, quando, tendo percorrido as costas da China e assistido aos desfiles intermináveis dos seus barcos de pesca e de cabotagem, e nos encontrámos a alguma distância dali, no Golfo do Tonquim, em presença duma nova flotilha de barcos à vela dos tipos mais estranhos, que não tinha nenhuma relação com os seus vizinhos próximos. O acesso a este novo campo de estudos foi-nos facilitado pelo Comandante Hennique*, que teve a amabilidade de pôr à nossa disposição os seus desenhos pessoais, destinados a ilustrar uma obra que se propunha fazer sobre a Marinha do Extremo-Oriente, o que o seu estado de saúde já não lhe permitia realizar.

O Comandante não ignorava o interesse que dedicávamos ao estudo desta marinha depois da nossa primeira comissão no Tonquim, a bordo duma canhoneira que ele acabara de comandar, e onde nós tivemos ocasião de aumentar a nossa documentação. Esforçámo-nos por realizar o seu voto, juntando este novo capítulo, no qual são reproduzidos os vários tipos de barcos que ele próprio desenhou cuidadosamente, à vista, durante os anos 1884-1885.

Fizemos notar, nas páginas anteriores, como foram poucos os viajantes estrangeiros que se interessaram, nos nossos dias, pelos navios do Extremo-Oriente. As pessoas mais qualificadas para dar uma opinião com valor técnico, os marinheiros em particular, abstiveram-se a maior parte das vezes e, nas raras ocasiões em que o assunto foi tratado, foi-o geralmente duma forma superficial, com o toque da ironia, em que dominava o ridículo e o grotesco, em que se envolvem os homens chineses.

Eis, por exemplo a descrição de um junco chinês visto por um oficial de Marinha, em1852, em Singapura(1):

"Passámos por numerosos juncos chineses contemporâneos da Arca de Noé. É preciso renunciar a descrever este género de arquitectura naval. Isto lembra, bastante em miniatura, uma catedral da Idade Média, flanqueada por cachos de cabanas trepando umas sobre as outras, tudo à escala duma aldeia de castores. Vêem-se no interior, para ré, casinhas microscópicas com os minúsculos telhados arrebitados, depois uma confusão de cabines e de compartimentos para serem usados por estropiados. Por fora tudo isto é sarapintado, enfeitado com bandeirolas, e pelo som repetido dos gongos e dos tantãs".

** O Capitão de mar e guerra Hennique foi um precioso colaborador do Almirante Pâris no seu grande trabalho "Souvenirs de Marine Conservés". Fez publicar, por várias vezes, nesta publicação artigos muito bem documentados, acompanhados de numerosos desenhos sobre os navios de cabotagem tunisinos, italianos e gregos, os barcos de pesca americanos e os juncos de Ainão (Colecção de planos ou desenhos de navios e de barcos antigos ou modernos existentes ou desaparecidos com os elementos numéricos necessários à sua construção, pelo Vice-almirante Pâris, 360 estampas em 6 volumes 55x45. Impressos por Gauthier-Villars, 55 Quai des Grands Augustins, Paris). As estampas A e B, reproduzem duas águas-fortes gravadas pelo Comandante Hennique, extraídas da sua colecção dos juncos do Tonquim.*

Estes desenhos executados com a minúcia e a finura que lhe são familiares, têm bem o cunho do carácter do artista preocupado, antes de tudo, em dar à sua obra o valor documental que se constatará nas páginas seguintes.

É esta a descrição do junco conhecido por Sha Chuan, o que apresentámos no Tomo VII, na descrição dos juncos das costas do norte, como um dos mais belos e puros espécimes da construção chinesa.

Uma outra descrição, não menos pitoresca, é-nos dada igualmente por um oficial de marinha, escritor bem conhecido dos marinheiros e fino observador (2), que acabara de passar vários anos nos mares da China:

"Os navios de Nearca deviam ser máquinas menos primitivas. Estas compridas caixas rectangulares, no meio das quais três antenas, quase por aparelhar, se parecem menos com mastros que com árvores mortas, fariam sorrir as múmias que dormem na pirâmide de Chéops. A popa em andares como se fosse um castelo de cartas, tem como escudo o dragão imperial com contorsões esverdeadas e de goela sangrenta. A proa está ornamentada de pavezes escarlate e de dois olhos esgazeados que dão a estas massas informes, qualquer coisa como a aparência duma foca espavorida. As âncoras de madeira de pau ferro, cuja pata única parece fixada à haste pelas voltas complicadas do nó gordio, o enorme leme mantido no seu grande caixão por dois cabos ligados, um deles ao talão do cadaste e passando por baixo da carena, o espesso tecido que substitui as velas, as lanternas com placas de concha, as portinholas com largura que mal chegam para dar passagem ao tiro dos grandes canhões fundidos, tudo espanta e confunde nesta bizarra montagem, monumento incontestável da estranha teimosia dos chineses, curioso espécime da infância da navegação".

Estes esboços poéticos, sucedendo às monótonas descrições contidas nas páginas precedentes, sobre estes mesmos assuntos, distrairão por um curto instante aqueles dos nossos leitores que bem quizeram seguir-nos até aqui; é esta a finalidade com que os apresentámos.

Sem ter a pretensão, se assim se pode dizer, de serem menos primitivos que os navios de Nearca, as contruções indochinesas, apresentam certas particularidades que denotam da parte dos Anamitas, não menos engenho e espirito prático, do que o dos chineses das antigas dinastias. Aparecem com dois aspectos diferentes: na costa do Tonquim, na parte Norte da Indochina, predominância na construção local dos métodos chineses em uso na província de Guangdong; no conjunto das costas do Annam e da Cochinchina, construção indígena com raros contributos estrangeiros.

Não voltaremos às características da construção sino-tonquinesa que foram dadas mais acima nas descrições do junco de balanceiro e da sampana de piratas da baía de Along (Cap. VIII, Costas Sul). O nosso propósito, nas páginas que seguem, será realçar as linhas gerais da construção indígenas tal como foram observadas nos barcos da costa Indochinesa de 1884 a 1910.

SAMPANA FAMILIAR

A vasta baía de Along serve de refúgio a inumeráveis sampanas de todas as categorias que encontram nas mil dobras da costa e no dédalo das suas ilhas, segurança completa e abrigos discretos para os que se dedicavam, ainda há alguns anos, ao frutuoso ofício da pirataria. A maior parte destas sampanas são ocupadas por famílias inteiras, vivendo exclusivamente do peixe em que a baía de Along é muito rica, e que homens, mulheres e mesmo as crianças de pouca idade, pescam habilmente à linha (Estampa 1). Os produtos da pesca são trocados nas aldeias da costa, pelo arroz e outros géneros necessários à sua subsistência. Estas sampanas são duma estrutura robusta, mesmo um pouco grosseira, com as extremidades planas e elevadas; a de ré com um leme com porta perfurada de modelo chinês. Ao centro, ergue-se um rufo de pranchas cobertas de esteiras que servem de abrigo à família, por vezes muito numerosa, que vive na calma da maravilhosa baía.

A sampana familiar, tão comum nos cursos de água chineses como já vimos mais atrás, é igualmente de uso corrente nos arroios e nas costas abrigadas da costa indochinesa. Em 1793 as pessoas do séquito da Embaixada de Lorde Macartney, tiveram ocasião de ver estas sampanas, quando passaram na baía de Turon (Tourane).

1) Mes Souvenirs Maritimes (1837-1863) pelo capitão de fragata E. Souville.
2) Voyages en Chine (1847-1850), pelo Comandante Jurien de la Gravière.

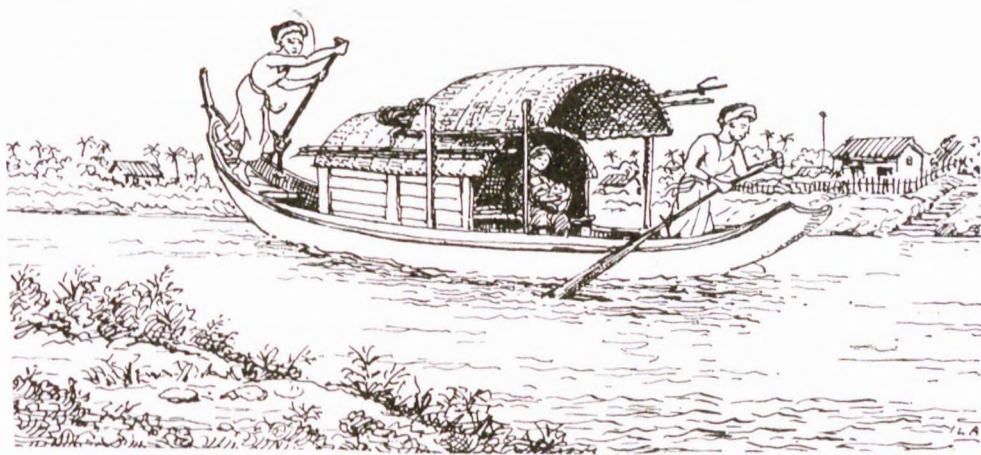
Mereceram-lhes especial atenção as precauções tomadas para evitar que as crianças se afoguem. Eis o que relatam sobre este assunto*:

" A baía tem muito peixe. Vêem-se aí botes, onde pescadores, mulheres e os filhos habitam todo o ano. A câmara destes botes não tem por cima um convés plano como o dos navios, mas uma curvatura em forma de abóbada arredondada; amarram-se ao pescoço das crianças bocados de cabaças, para, se caírem ao mar, a cabeça ficar de fora, e não se afogarem ".

A Estampa 1 mostra três crianças equipadas com cabaças, das quais uma se dedica com sucesso à pesca à linha.

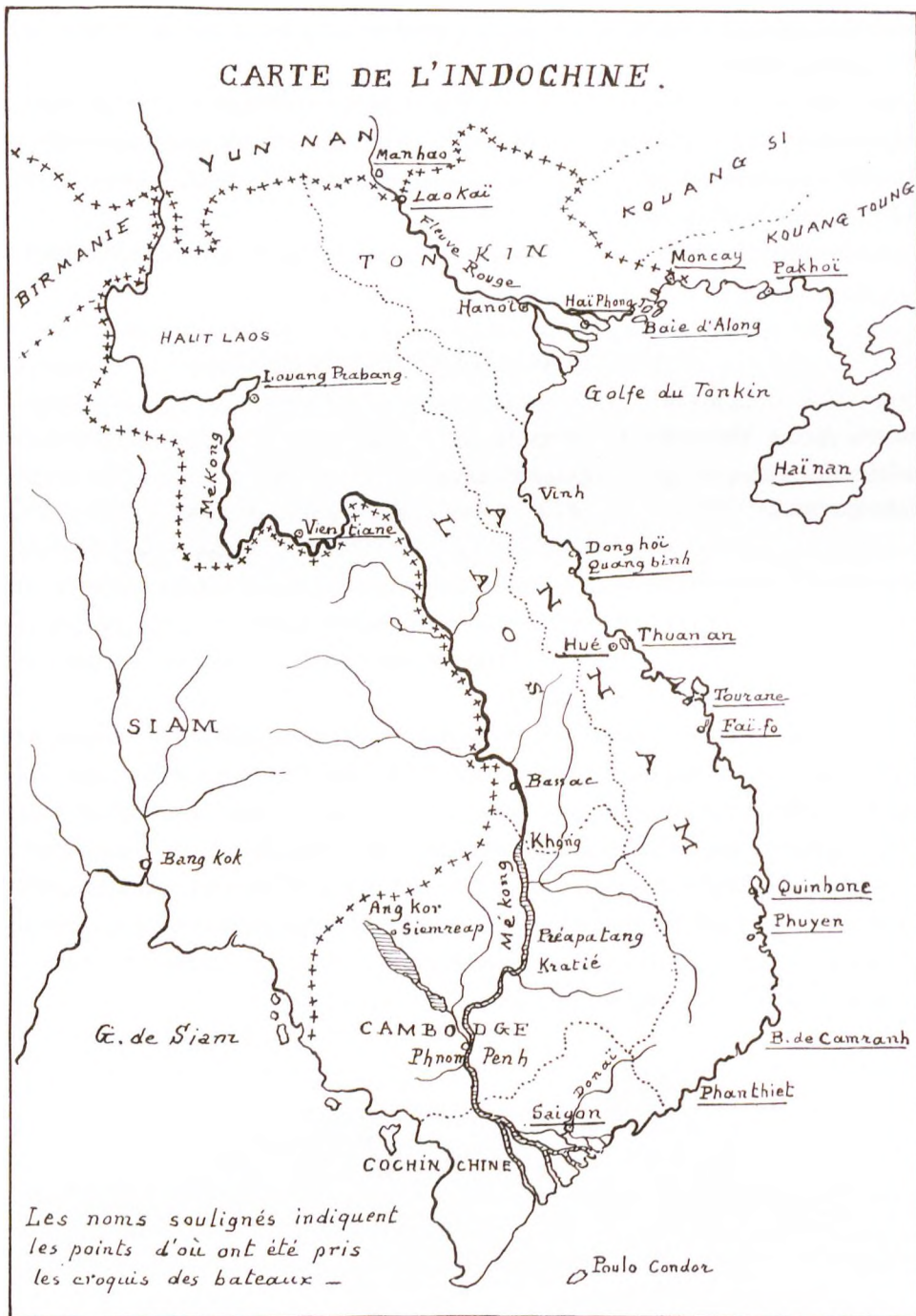
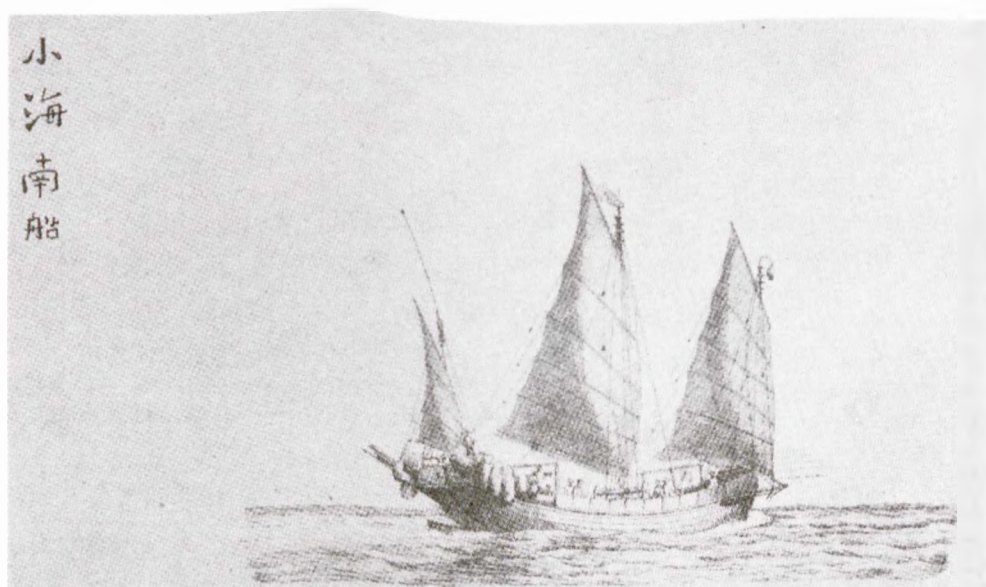
SAMPANA PARA PASSAGEIROS

Há um outro tipo de sampana de menores dimensões muito comum na baía de Along, tanto como em Haiphong e no delta do rio Vermelho (Estampa 2). O casco delicadamente construído, com as extremidades elevadas e bem lançadas, faz com que esta pequena sampana, émula da gôndola de Veneza, se especialize no transporte de passageiros. Só tem convés a meio, debaixo duma comprida palhota que serve de habitação ao proprietário e à família. A parte de vante é reservada para os viajantes. Chegada a noite, são instaladas esteiras móveis nas duas extremidades para proteger a família do vento e da chuva, e para aumentar o alojamento. As linhas do casco derivam das da piroga; a roda de proa arredonda-se numa curva elevada em forma de colher, enquanto a parte de ré, mais elevada ainda, acaba em ponta com um leme com uma comprida madre, cuja cana é manobrada por meio do pé pelo remador da popa.

Os tonquinenses, assim como os anamitas, remam em pé como os gondoleiros, balanceando o corpo para vante; as mulheres sobretudo mostram na manobra dos remos graciosos movimentos, com um ritmo mais ou menos acelerado conforme as circunstâncias do andamento. Algumas destas sampanas têm uma vela de pano reforçada com varas transversais, largamente espaçadas, com escotas múltiplas, à maneira chinesa. O mastro é um forte bambu, implantado num banco a vante da palhota. O casco é pintado de preto, sem qualquer ornamento, nem mesmo o olho tradicional que decora cada bordo da proa da maior parte dos juncos dos mares da China.

Estampa 2 Haiphong - Sampana para passageiros

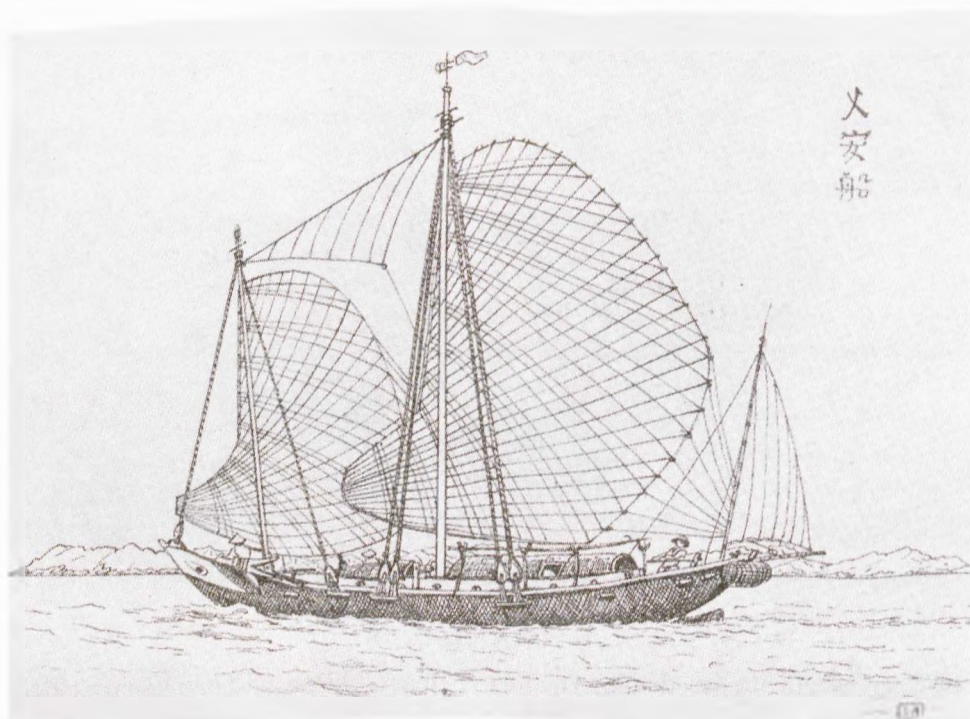
* *Voyage dans l' intérieur de la Chine et en Tartarie, por Lord Macartney, 1792-1794, Paris, F. Buisson - An 7 de la République-Vol. II, pág. 140.*

CARTE DE L'INDOCHINE.

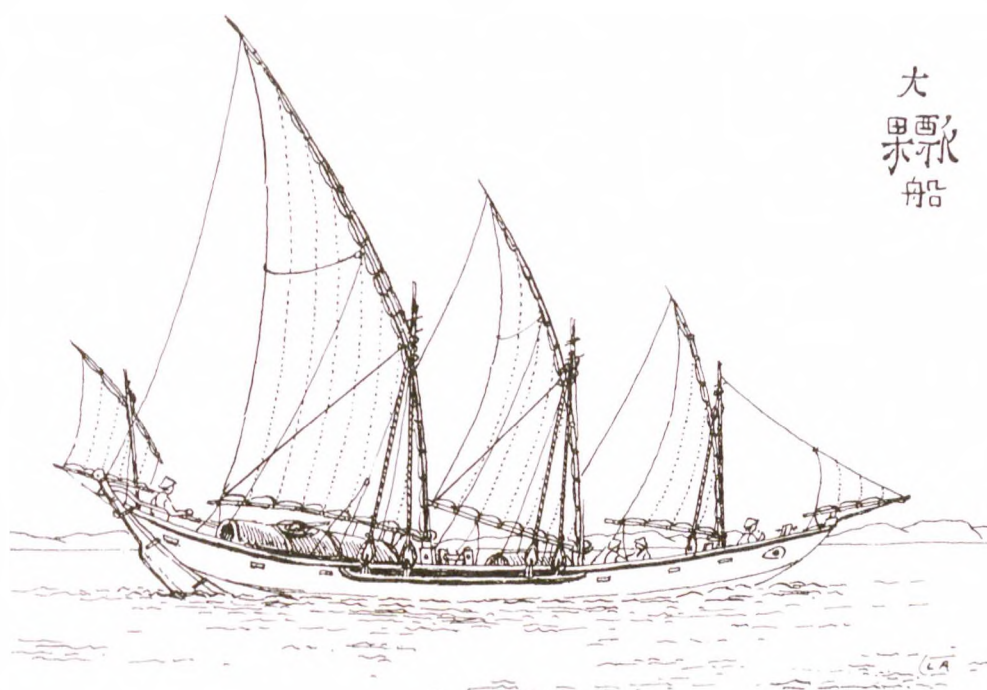
Les noms soulignés indiquent les points d'où ont été pris les croquis des bateaux —

Estampa A Sampana - Embarcação dos navios chineses (Água - forte do Comandante Hennique)

Estampa B Pequeno Ding touonne da Ilha de Hainan (Água - forte do Comandante Hennique)

MANH

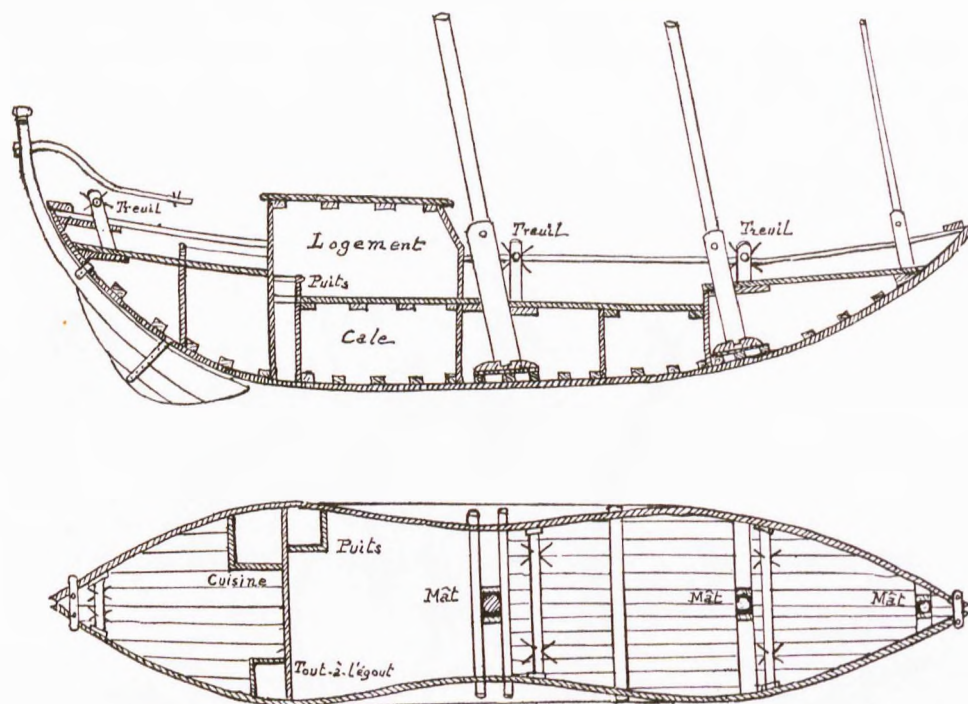
A Estampa 3 representa um tipo de junco de mar chamado Manh ou Magn, da província de Nge An, no Tonquim meridional. O esboço que reproduzimos fielmente foi executado pelo Comandante Hennique. Nenhuma descrição o acompanha. Esta lacuna é tanto mais lamentável, quanto este tipo de junco é pouco vulgar, e o seu desaparecimento será, talvez, um facto consumado no momento da publicação da presente obra. Teria sido interessante levantar o véu que esconde aos nossos olhos de ocidentais, este velame original, único nos mares da China. O seu corte bizarro, em forma de leque sulcado de múltiplos reforços entrelaçados não deixa de despertar a atenção. Muitos pormenores, não menos importantes, mereceriam ser conhecidos. É assim que o leme, de que se entrevê a cana e a extremidade da porta parecem pertencer ao tipo da China meridional, bem como as múltiplas bolinas da vela que os anamitas raramente utilizam.

Estampa 1 *Tonquim - Sampana familiar na baía de Along*

Estampa 3 *Manh - Junco de mar anamita*

Sabendo o cuidado que o Comandante Hennique pôs na execução dos seus esboços, todos feitos à vista, não se pode duvidar que estamos na presença de um tipo híbrido sino-anamita, cujo velame é de origem que não podemos precisar. Voltamos a encontrar esta vela reforçada por fasquias divergentes, mas de um corte mais simples, no junco chinês de balanceiro do golfo de Tonquim (Estampa 26, Tomo VIII - Costas do Sul) e num pequeno junco de pesca de Fai Fo (Estampa 21). Este último tem, como o Manh, um leme com porta rectangular do tipo chinês, com madre vertical atravessando o casco.

Estampa 4 Gai Bao - Navio de cabotagem anamita

Estampa 5 Grande Gai Bao - Navio de cabotagem anamita

GAI BAO

O junco Gai Bao representado nas Estampas 4 e 5, é, sem contradição, o tipo mais curioso, mais original e também o mais atraente dos barcos da costa do Annam, e o que melhor caracteriza a construção local. O seu fino corte, ligeiramente encurvado a meio, ergue-se nas extremidades e, sob as suas velas triangulares, ditas de pendão, lembra pela silhueta adelgaçada, uma bela baleeira. Entre a miríade de juncos que navegam nos mares da China, o Gai Bao é único no seu género. O casco é feito de pranchas unidas a topo por meio de compridos pregos de ferro, e ligadas às balizas por cavilhas de madeira. A ossada é formada por balizas, cujas partes justapostas não se tocam, de anteparas transversais e de vaus por altura do convés, saídas na maior parte, por fora do tabuado. Não há quilha aparente por fora do casco; esta consiste em pranchas espessas que se prolongam para as duas extremidades do casco para formar a roda de proa e o cadaste. Alguns Gai Bao de grandes dimensões, dedicando-se à cabotagem, apresentam, na forma do tabuado exterior, uma deformação que parece inexplicável à primeira vista. Trata-se do adelgaçamento exagerado apresentado pelo casco pelo través do mastro grande, enquanto que as extremidades mantêm a boca normal, (ver Estampa 6). Esta deformação tem por fim diminuir a taxa aduaneira que é baseada na boca do junco, medida neste ponto. Já chamámos a atenção para esta fraude em vários juncos doYangzi Jiang (Cap. IV) e do Shandong (Cap. VII, Costas Norte). O casco é pintado a maior parte das vezes de preto na parte superior; têm a cada bordo, a vante, o olho tradicional preto, sobre fundo branco, mas maior em comprido que o que decora os juncos chineses.

Estampa 6 Plano e corte de um Gai Bao

A parte inferior do casco é revestida com um betume branco feito de óleo de coco, de resina e de cal, substituindo o calafeto e destinado a preservá-lo do taredo. Por vezes, a mesa das enxárcias do mastro grande é ornamentada dos dois lados por uma faixa curva pintada de verde e realçada por uma lista branca a dizer com a carena, que é da mesma cor. O maciço de madeira assente em cima da roda de proa, os guinchos e a extremidade dos vaus em relevo, são pintados de vermelho. O interior do casco (Estampa 6) é dividido em vários

compartimentos, cobertos por pranchas móveis ou de fasquias de bambu. A ré do mastro grande há um rufo de madeira, ou uma simples palhota coberta de folhas de palmeira, servindo de abrigo à tripulação. A cozinha que se segue, faz-se numa caixa, ou num enquadramento de madeira cheio de terra com um tripé ao pé do poço, onde se recolhe a água da secagem do porão. No bordo oposto há uma selha, comunicando com o exterior, para serviço da latrina.

Os mastros assentam por uma mecha em fortes pranchas colocadas sobre as balizas do fundo. A parte inferior é quadrada e encerrada entre duas fortes falcas ligadas por cunhas de madeira. Guinchos, dispostos à maneira chinesa para a manobra das velas, estão no pé dos dois mastros principais. Nos grandes Gai Bao a manobra das âncoras faz-se por meio de um cabrestante colocado entre os dois mastros. A madre é furada na parte superior por dois orifícios para receber as canas; o seu pé assenta por baixo do convés num suporte fixado numa antepara. Os mastros são suportados por fortes ovéns constituídos por dois ou três juncos ligeiramente torcidos; as extremidades superiores terminadas por anéis estão presas em cavilhas que atravessam o tope do mastro; as extremidades inferiores abraçam o contorno canelado duma bigota, bloco de madeira de forma oblonga escavada na parte central onde entra o cabo de rota destinado a espertar o ovém. Este cabo passa numa abertura praticada entre o tabuado e uma forte peça de madeira aplicada no casco à maneira das mesas de enxárcia dos nossos navios antigos.

As velas são envergadas em compridas antenas ladeando o mastro e numa retranca igualmente comprida. São feitas de esteira de folhas de palmeira leves e flexíveis, mas deterioram-se rapidamente com a chuva e a humidade. Os grandes Gai Bao, que atingem uma trintena de metros de comprido e cinco a seis de boca, têm três mastros, cuja altura diminui progressivamente, o maior ao centro com cerca de quinze metros, o de vante cinco a seis metros. Nos pequenos Gai Bao este último é as mais das vezes suprimido e sustituído por uma bujarrona tesada na roda de proa. A vela grande atinge 25 metros de envergadura e outro tanto de guinda, e quinze metros de tralha ao longo da esteira. A sua superfície ultrapassa cento e cinquenta metros quadrados; a segunda vela é o terço da grande, e a de vante mais ou menos o sexto. A antena grande é formada de duas peças que encaixam e são ligadas com rota; a extremidade inferior é presa no mastro por meio duma amarração flexível, da mesma forma que a retranca, na qual é trincafiada a tralha. A retranca é sustentada por um amantilho que passa num sapatilho na romã e é virado ao guincho. Uma ou duas carregadeiras, no alto da vela, permitem reduzir a superfície do velame. Os grandes Gai Bao juntam a estas três velas, uma bujarrona e uma vela de contramezena, envergadas numa retranca (Estampa 5). Estes barcos aguentam bem o mar, evoluem rapidamente num curto espaço, por meio de um leme muito inclinado e de grande superfície e cujo pé desce abaixo do tabuado de fundo (Estampa 6). A forma dada à porta para se ajustar à curva do cadaste tem por efeito diminuir o esforço a fazer no leme, passando para vante do eixo de rotação uma parte da superfície da porta.

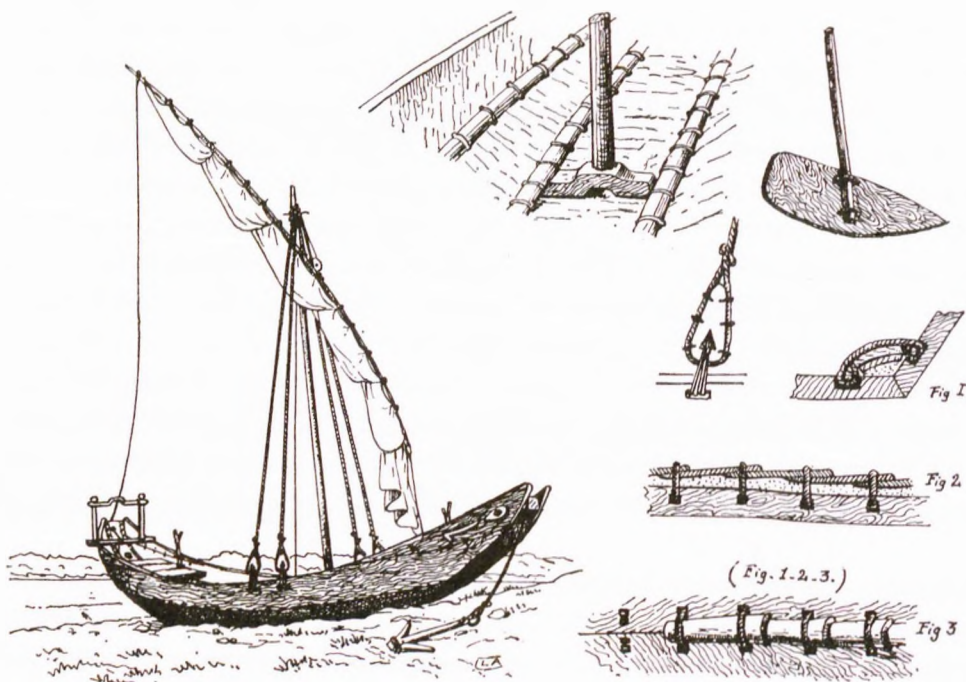
Os construtores anamitas, como os chineses, foram levados pela necessidade da construção a fazer o leme compensado, do qual ignoravam certamente as vantagens. No fundeadouro o leme é içado e colocado ao longo do costado por dois turcos aguentados por uma travessa. A vante, assente na roda de proa, uma outra travessa com duas cavilhas de madeira, serve de guia ao cabo da âncora, a qual se amarra em seguida à volta do cabrestante. A âncora é de madeira com duas patas. É muitas vezes lastrado por meio duma pedra fixada ao pé da haste (Figura 6, Estampa 16). Os navios de cabotagem do Annam, como os da Cochinchina nunca se afastam muito dos seus países, Não os vemos, como os juncos chineses, nos mares do Sul, na Malásia ou nas ilhas de Sunda.

Há bastantes variedades de barcos de forma análoga à do Gai Bao mas de dimensões mais reduzidas, que fazem cabotagem no rio de Saigão e nas costas da Cochinchina. A maior parte deles são usados no transporte do sal, do peixe salgado e sobretudo do Nuoc Mam, espécie de condimento muito apreciado pelos anamitas. A mastreação consta de dois mastros, um ao centro de grande diâmetro, outro a vante mais leve; um terceiro mastro móvel de fraca dimensão pode ser colocado a um bordo ou outro, numa implantação colocada no exte-

rior da falca de ré. As velas são feitas de palha de arroz, do tipo de espicha, envergadas numa antena e numa retranca. No convés a ré, uma comprida palhota serve de abrigo aos cinco ou seis homens da tripulação; é protegida por uma falca móvel que se estende até à popa. O casco apresenta as mesmas decorações que as dos Gai Bao do Amman com algumas pequenas variantes na cor da carena, que é a maior parte das vezes envernizada com Tong You.

SAMPANA COM BORDAS COSIDAS

Os indígenas da costa do Annam não dispõem a maior parte das vezes de pregos para a construção das suas embarcações, pelo que imaginaram, para montar o tabuado, um processo muito engenhoso que merece ser descrito em pormenor. Estas embarcações pertencem ao tipo sampana e asseguram o transporte de passageiros e mercadorias nos cursos de água e nas baías abrigadas, como as de Cam Ranh e de Qui Nhone. São relativamente compridas, muito leves e atingem às vezes dimensões bastante grandes. As mais pequenas são formadas por três pranchas (Estampa 8), as maiores por cinco (Estampa 7), com cada uma das pranchas indo de um extremo ao outro do casco, que é assim formado de pranchas que não são emendadas. A primeira operação do construtor consiste em perfilar as pranchas na largura e de topo de forma que uma vez justapostas e montadas a toda a largura, a forma do casco seja obtida sem curvas nem balizas. A operação mais delicada é a ligação das pranchas por meio de rota, depois a calafetagem das juntas.

As pranchas destinadas a serem ligadas são furadas a alguns centímetros do seu bordo comum e a pouco mais ou menos 25 centímetros umas das outras, dois entalhes vizinhos comunicando entre eles por baixo e colocados em face um do outro, à mesma altura nas duas pranchas (figura 3). Um fio de rota passa sucessivamente em cada um destes entalhes para fazer um anel de que as duas extremidades estão solidamente unidas (figura 1). Estes anéis sucessivos e todos iguais, são para receber bocados de madeira, ligeiramente arqueados em forma de cunha, que permitirão a montagem das duas pranchas depois de terem sido introduzidas com força a golpes de malhete (figura 3).

Estampa 7 Annam - Sampana de cinco bordas cosidas

O vácuo existente por baixo destas, no ângulo formado pelas duas pranchas é cheio com fibras de coco fortemente comprimidas a fim de assegurar a estanquecidade da junta. Para as embarcações de grandes dimensões ou destinadas ao transporte de cargas pesadas, as cunhas são reforçadas e dobradas em comprido de forma que debaixo de cada anel se sobreponham com três espessuras, o que aumenta consideravelmente a resistência da montagem.

As figuras 1, 2, 3, mostram os pormenores da montagem dos cascos formados por três e cinco pranchas cosidas umas às outras. A Estampa 8 representa uma sampana do rio de Qui Nhone, com o comprido de dez metros, mais ou menos, cujo casco é feito de três pranchas, cada uma indo de um extremo ao outro.

A Estampa 7 é um barco de pesca da baía de Cam Ranh duma quinzena de metros de comprido, com um mastro único com vela e de um leme compensado, cuja porta, com 1,80m de comprido se liga à madre por dois anéis de rota. Além das cinco pranchas que formam o casco, as extremidades de vante e de ré são levantadas por uma falca, a fim de as proteger do mar. Esta falca de perfil triangular, é fixada à borda por simples amarração de bambu. A de vante é ornamentada com o olho tradicional e uma figura simbólica em forma de alfange escavado na madeira e pintado de vermelho. O mastro assenta sobre um maciço de madeira colocado directamente na prancha do fundo. É suportado por dois ovéns de cada bordo, feitos de dois bambus levemente torcidos um no outro. Dois compridos lemes colocados, um a vante a estibordo, outro a bombordo a ré assentando em toletes de madeira fixos por lianas dentro da borda, completam o aparelho desta embarcação duma estrutura primitiva.

Os barcos com borda cosida foram objecto da seguinte descrição na *Viagem à China e à Tartária*, de Lord Macartney em 1793 (Vol. II, página 153):

Estampa 8 Annam - Sampana de três bordas cosidas

"As canoas usadas vulgarmente na Cochinchina, consistem somente em cinco pranchas juntas, sem curvas, nem nenhuma espécie de armação. Levam-se as pranchas ao fogo para lhes dar a forma conveniente. São reunidas lado a lado nas extremidades, e ligadas ou cosidas umas às outras pelos bordos, com pequenas cavilhas e bambu fendido bastante fino para formar um fio flexível. Untam-se depois as costuras com uma pasta feita com cal de conchas e água. Outras canoas são feitas simplesmente de vime*, e untadas por toda a parte com a

* *Trata-se de barcos com carena entrançada que descreveremos nas páginas seguintes.*

mesma pasta de cal de conchas, a fim de a água não poder entrar. Os naturais da Cochinchina pintam sempre olhos na proa das suas canoas, como se quisessem dar a entender com isso que é preciso estar vigilante para as conduzir. São notáveis pela sua habilidade em meter a proa no embate com as vagas, pela forma hirta como estão de pé nas embarcações, e pela rapidez com que navegam".

BARCOS DE CARENA ENTRANÇADA

A penúria da madeira de construção que se faz sentir na Cochinchina, no Tonquim e ao longo das costas do Annam, onde as florestas são dificilmente acessíveis, conduziu os habitantes destas regiões a recorrer ao bambu na construção dos seus barcos. Vêem-se nestas paragens muitas embarcações e mesmo barcos de mar feitos com bambus entrançados.

Um dos meios de transporte correntemente usados pelos indígenas para ir duma aldeia para a outra ou atravessar os rios é um simples cesto de forma oval, com 1,50 metros de comprido e 0,80 de largura, com bordos reforçados e o fundo mantido separado por pranchas transversais (Estampa 9). A sua grande leveza permite transportá-los às costas, para os abrigar, uma vez acabado o trabalho *.

Estampa 9 Annam - Sampana - cesto

** Os habitantes das margens do Tigre utilizam, entre Bassorá e Bagdad, um engenho deste género chamado "couffa", uma espécie de cesto redondo feito de folhas de palmeira entrançadas e cobertas com uma camada de betume. É tripulado por um homem que manobra um remo, como se fosse um remo de gingar, ou melhor uma pagaia que mergulha sucessivamente a um bordo e outro.*

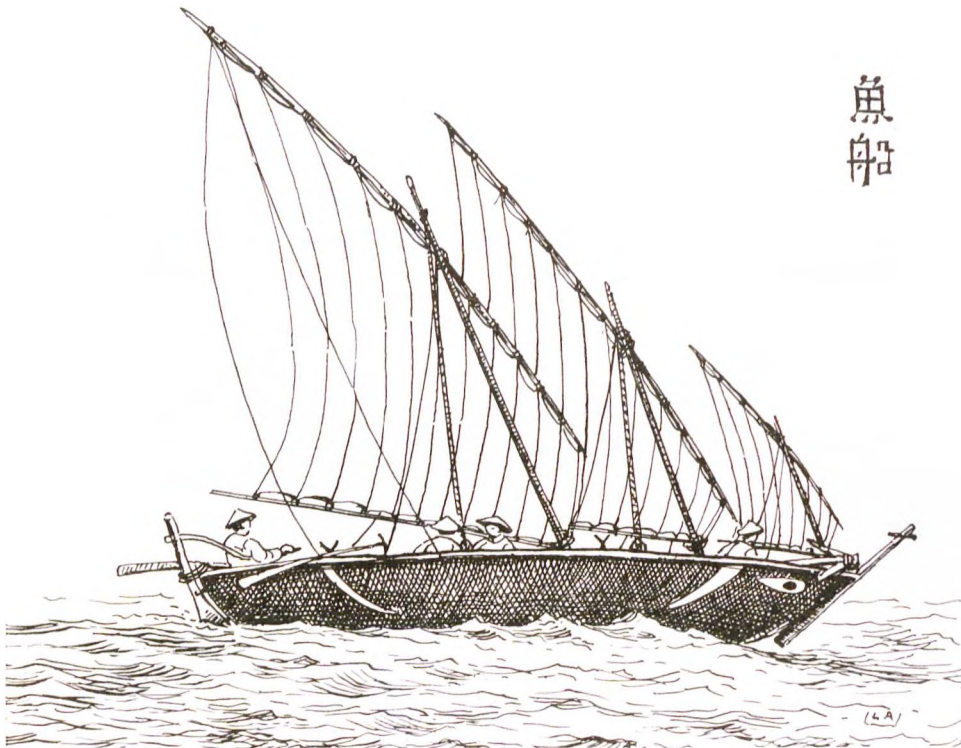
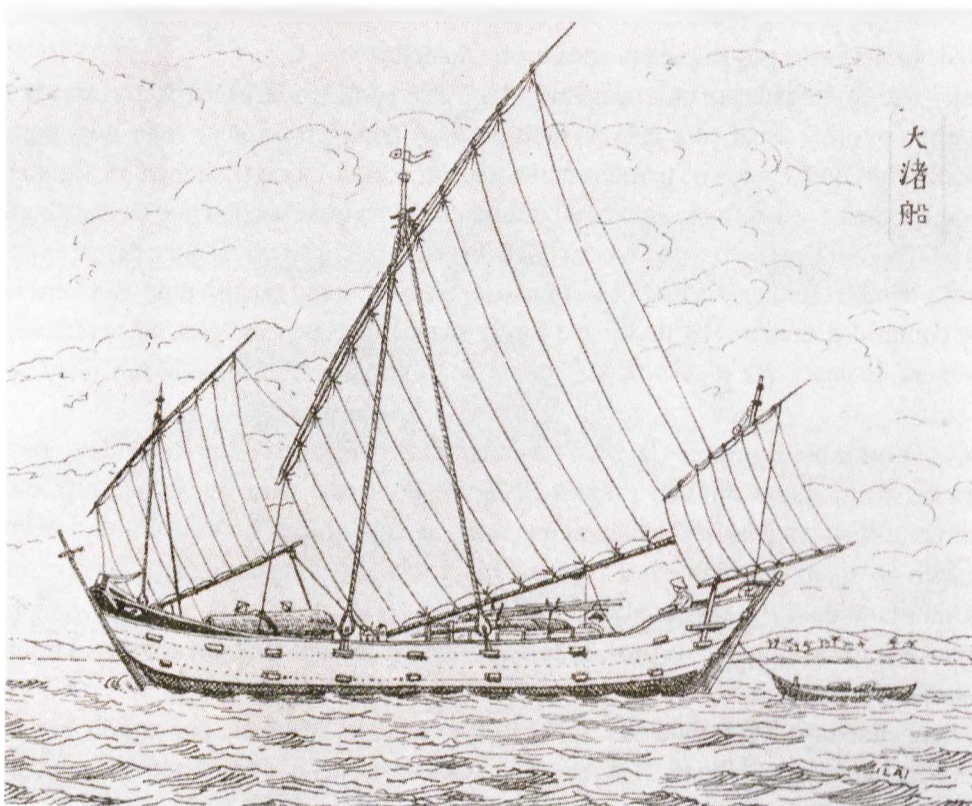
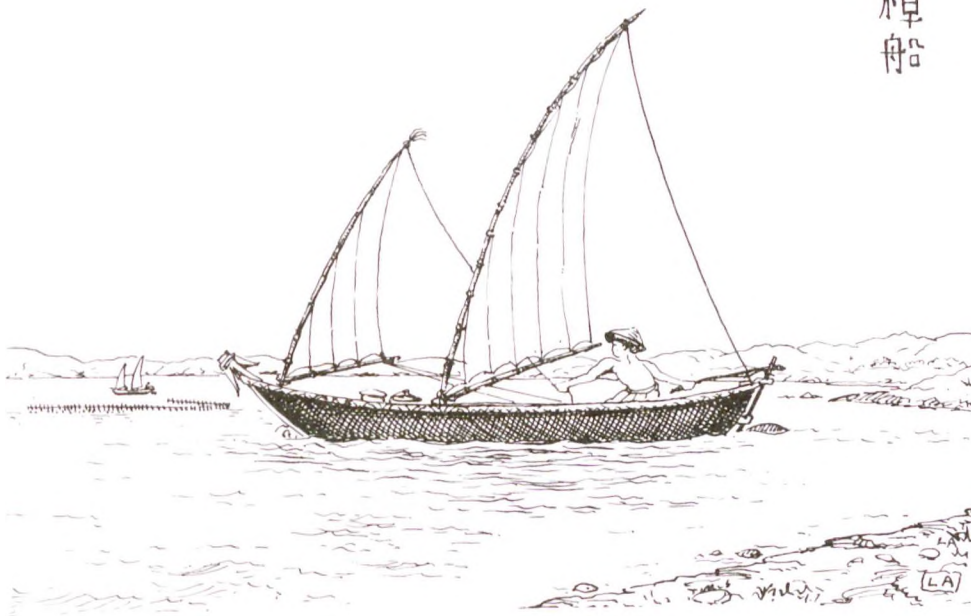
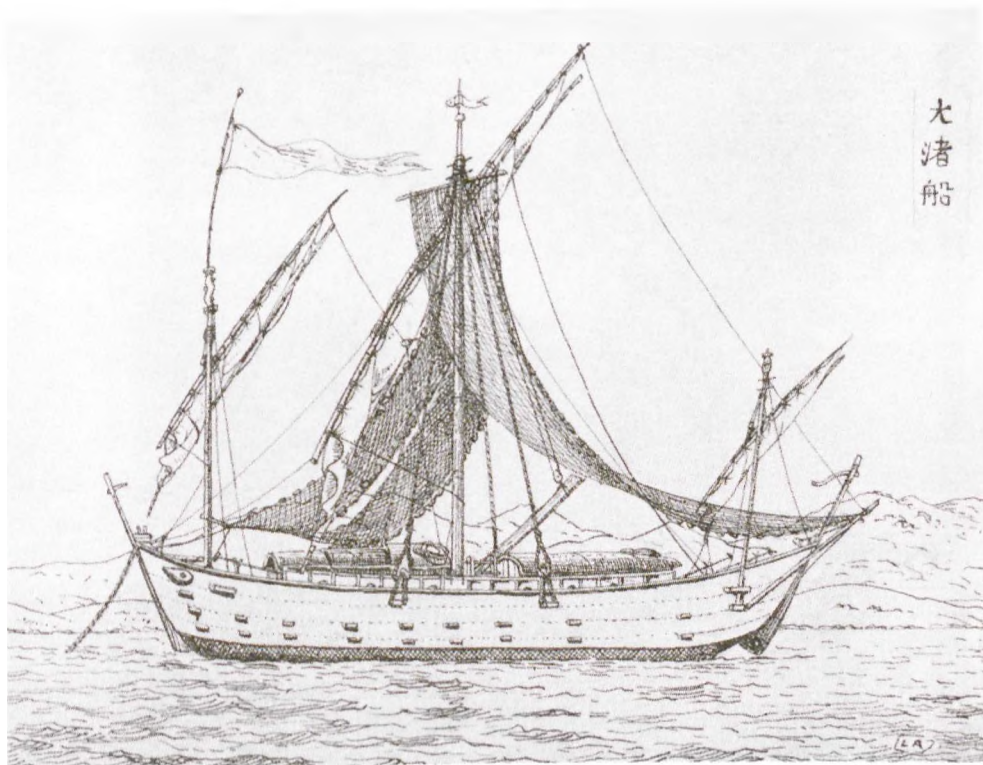
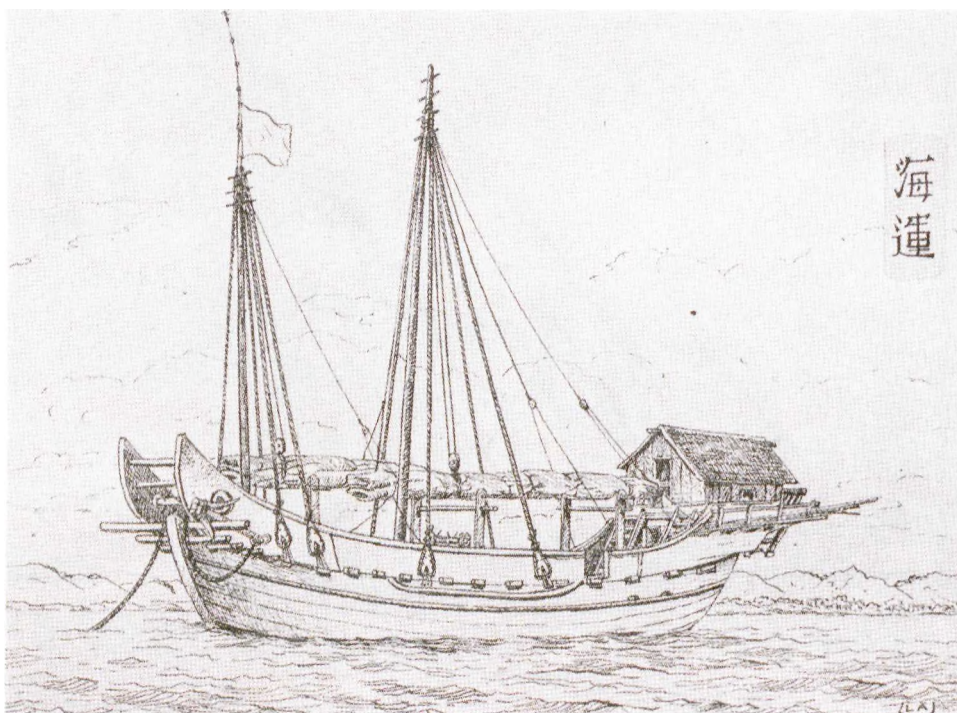
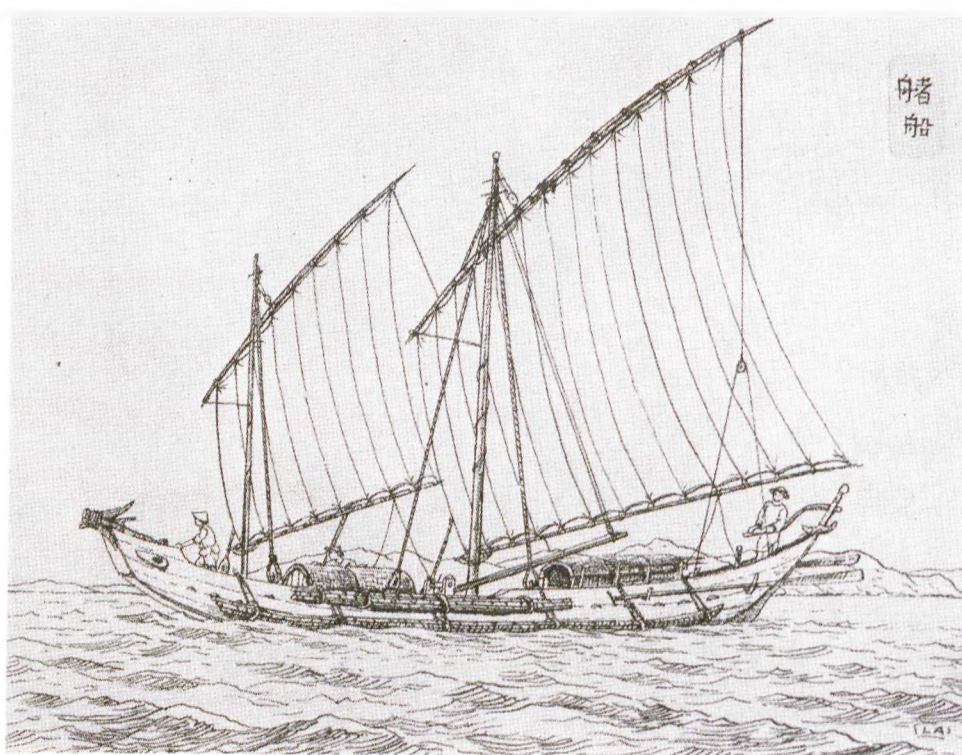
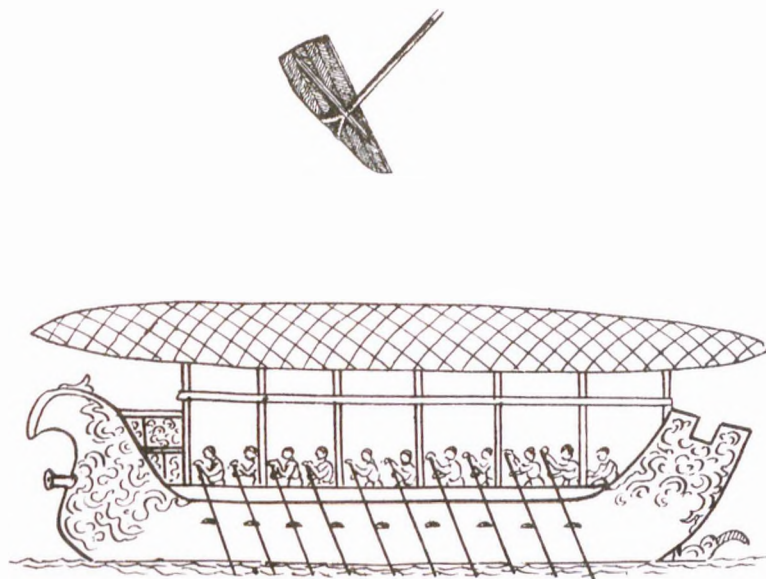
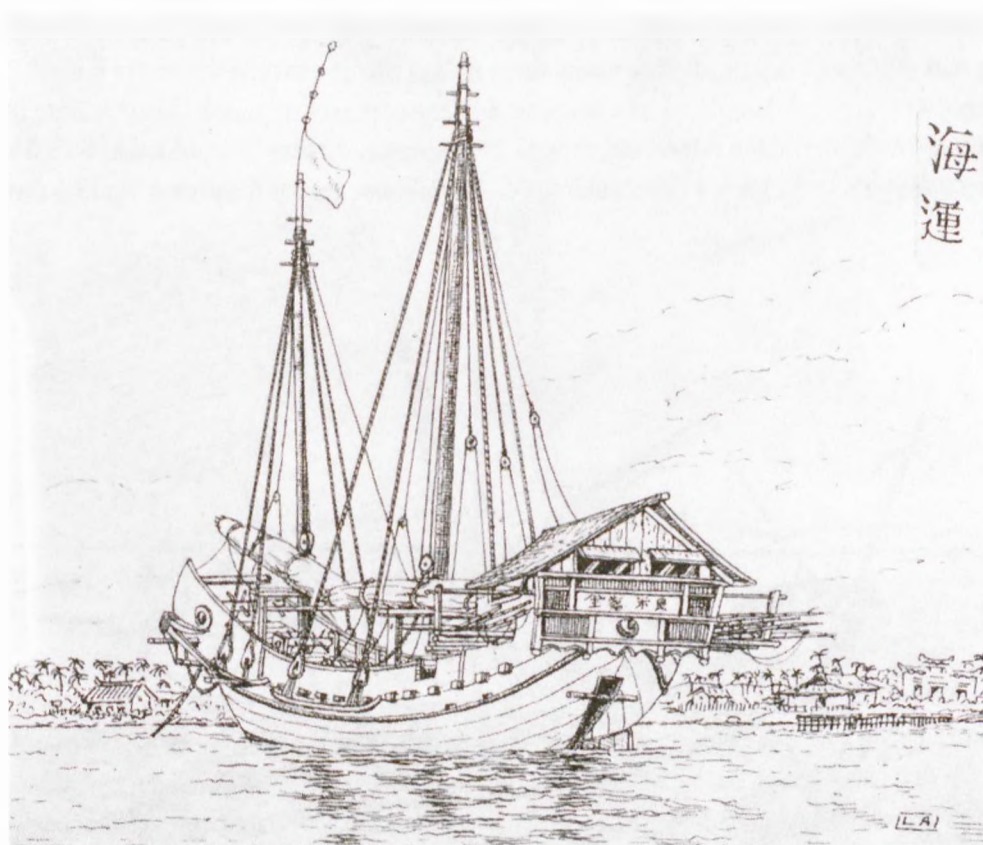
Estampa 10 Annam - Sampana de carena entrançada da baía de Qui Nhone

O tipo seguinte, por ordem de grandeza (Estampa 10), é a sampana usada pelos indígenas da baía de Cam Ranh que se dedicam à pesca de mariscos. É uma espécie de piroga muito leve, de 2,50 por 3 metros, tendo as duas extremidades reforçadas por pequenos bocados de madeira.

A proa eleva-se prolongada por uma pequena roda de proa ponteaguda, à qual está amarrada uma minúscula âncora de madeira de forma usual com uma ou duas patas. À popa um pequeno leme com porta compensada gira entre os dois ramos duma pequena prancha curva que atravessa o casco (Estampa 38, figura 6). O pescador utiliza-o quando iça uma pequena vela num bambu implantado na travessa que une as duas bordas.

Em Qui Nhone, um pouco mais ao Norte, podem ver-se numerosas variedades destas embarcações feitas inteiramente com bambu entrançado, que pescam não só na baía, como no alto mar. São verdadeiras pirogas, mais ou menos compridas, construídas da mesma forma e tendo duas ou três velas. São conhecidas, segundo o seu uso ou o género de pesca que praticam, por nomes tão diferentes, como Gai Manh, Gai Caou, Sou Hong, Chong Beuil, etc.

A maior, conhecida pelo nome de Gai Manh (Estampa 11), tem, como o Gai Bao, três mastros ligeiramente inclinados para ré. A sua altura diminui progressivamente do centro para vante. As velas são de pendão e envergadas em compridas antenas e tesadas numa carangueja. A guinda a vante é muito pequena. A vela é amurada ao mastro no ponto de junção com a carangueja. O casco é pintado de preto; é enfeitado a vante com o olho e nos bordos com duas figuras pintadas de amarelo em forma de foice. A proa é protegida por uma peça de madeira móvel encastrada na roda de proa. Este dispositivo é comum também nos grandes juncos de carena entrançada e bordas de madeira.

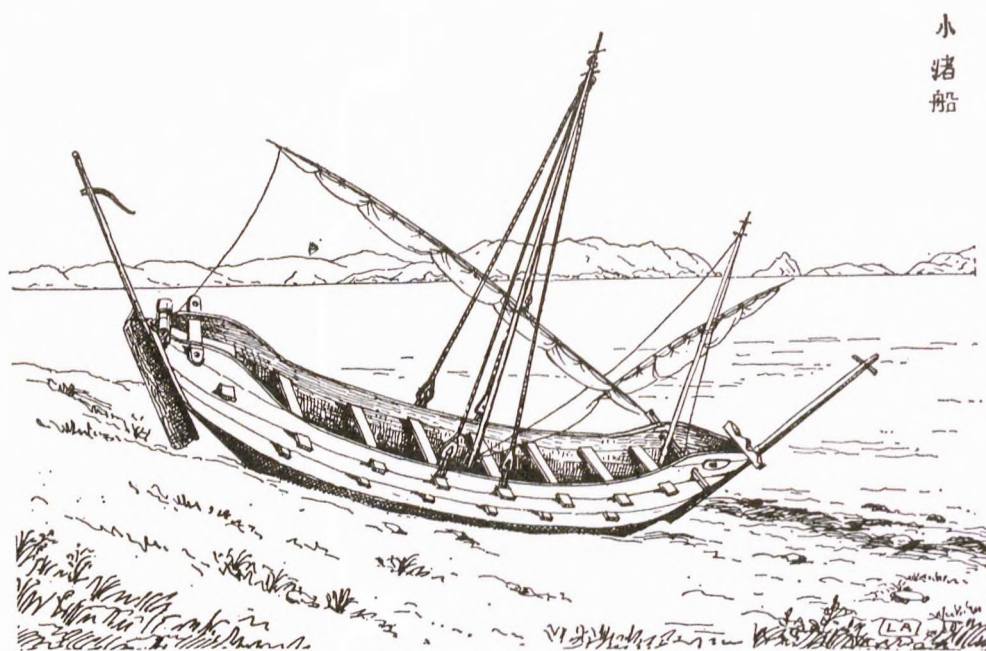
O Sha Hong (Estampa 12) é uma barca de pequeno modelo, tripulada por um ou dois homens que se ocupam da pesca na baía de Qui Nhone. Não apresenta nada de especial, a não ser o velame que se compõe de duas velas de baioneta envergadas em antenas implantadas no fundo da barca, para servir de mastros.

Estampa 11 Annam - Gai Manh, barco de pesca de Qui Nhone

Estampa 13 Gai Nane - Barco de cabotagem anamita

Estampa 12 Sha Hong - Barco de pesca de Qui Nhone

Estampa 14 Gai Iah - Grande barco de pesca de Qui Nhone

Estampa 22 Hue - Junco Real

Estampa 25 Goh - Navio de cabotagem anamita de Quang Binh

Estampa 24 Barco de guerra Indochinês em 1685, segundo Baron

Estampa 23 Junco Real fundeado no rio de Hue

GAI NANE

Na costa que se estende entre a baía de Tourane e a de Qui Nhone, encontra-se um grande número de juncos de diversas dimensões com carena de bambus entrançados com bordas de madeira. São o Gai Nane (Estampa 13) fazendo a cabotagem, na época em que não pescam, com o nome de Gai Iah (Estampas 14, 15). Estes últimos tomam o nome de Gai Vieuil, sempre que o porão tem uma cobertura de bambu entrançado para resguardar o peixe pescado pelos Gai Iah. A carena é feita de finas e sólidas tiras de bambu ou de rota cuidadosamente entrelaçadas como se fosse um cesto. A toda a sua volta há uma vara de madeira ligada à borda por uma cavilhagem de rota. O interior deste casco é consolidado por varas longitudinais e por anteparas transversais reforçadas por vaus, cujas extremidades saídas sobre a borda, mantêm a forma do casco. Estes barcos não têm quilha; a proa e a popa são protegidas por uma forte peça de madeira formando roda de proa e cadaste, na qual vêm fixar-se os extremos das bordas. Cada uma dessas bordas tem uma ranhura destinada a receber, a de ré a madre do leme, a de vante uma peça de madeira igualmente móvel, com o fim de proteger contra os choques a parte de baixo da carena. No fundeadouro, ou quando navegam em fundos baixos, o leme

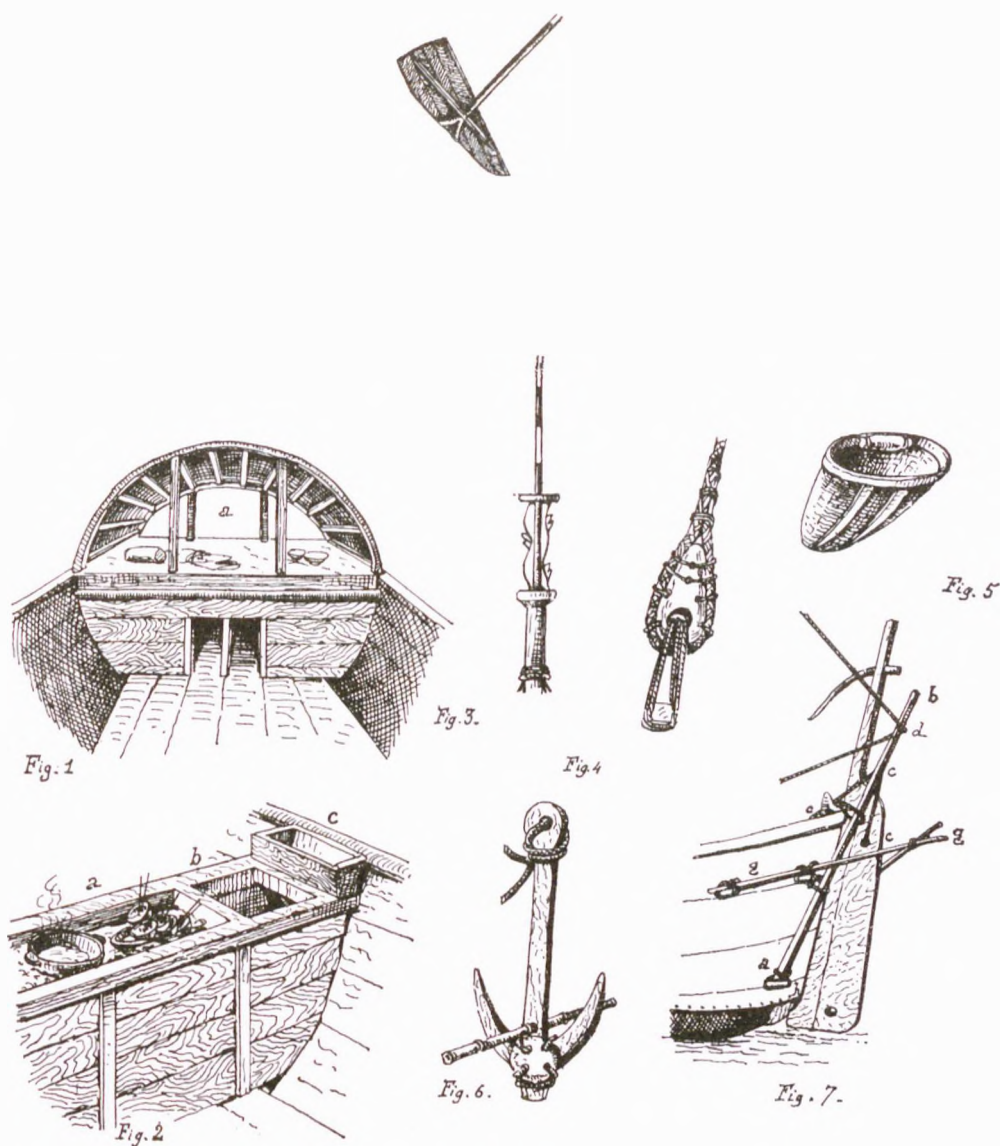
é içado até à altura da linha de água, assim como a falsa roda de proa.

Esta última é levantada à mão enquanto que o leme, muito mais pesado, pode exigir o uso duma cábrea instalada em permanência, no exterior do costado (figura 7, Estampa 16). A Estampa 16 dá os pormenores do interior de um junco de 16,50 metros de comprido, 3,70 de boca, de cinquenta toneladas e tripulado por oito homens. O porão é dividido em compartimentos, por anteparas não estanques. As águas juntam-se no centro do porão, donde são retiradas à mão com um bartedouro, e depois deitadas numa selha servindo de latrina, nas proximidades da cozinha. A quase totalidade do convés é coberto por esteiras colocadas em cima de painéis móveis, por cima do porão das mercadorias, do alojamento do patrão a ré, e da tripulação a vante. As paredes interiores da carena são protegidas por um fasquiado de bambu e o fundo por um pavimento. A água do convés escorre para o mar pelos embornais abertos numa falca móvel pouco elevada acima do convés.

A mastreação compreende dois ou três mastros: ao centro, o mastro grande ligeiramente inclinado para a proa, o segundo, a vante, vertical e o terceiro, móvel, de pequenas dimensões, colocado fora do eixo numa ou duas implantações fixadas no exterior do costado a ré. A implantação dos mastros a vante é formada por duas

Estampa 15 Gai Nane - Barco de pesca anamita

falcas que assentam num vau ligado a uma antepara transversal. Nos juncos pequenos a implantação assenta, por intermédio duma prancha, no fundo do cesto que sem isso não poderia aguentar a pressão de um grande peso.

Os juncos de Qui Nhone arvoram às vezes no mastro de vante, uma grande bandeirola vermelha ou uma bandeira de diversas cores içadas numa comprida vara fixa no tope do mastro (Estampa 14). Ornamentam também a extremidade dos mastros duma borla ou um cata-vento de modelo chinês. Isto pode explicar-se pela presença, na maior parte dos estaleiros de construção do Annan, de operários chineses que trouxeram do seu país os emblemas distintivos dos seus juncos.

O aparelho consiste em dois fortes ovéns a cada bordo; só o mastro grande os tem, os outros são aguentados apenas pelos cabos do seu velame. As velas são feitas de folhas de palmeira cortadas em fiadas e entrançadas delicadamente; são de forma trapezoidal, do tipo de pendão, envergadas numa antena à maneira das velas latinas, com uma tralha do gurutil um pouco a vante e pouco significativa. Os ovéns são feitos com dois ou três

Estampa 16 Gai Nane - Detalhes de instalações diversas

bambus torcidos; os cabos para a manobra das velas são de palha de manilha. Estes cabos de laborar consistem numa adriça passando numa talha simples ou dobrada no alto do mastro e tesada no pé, depois num comprido cabo fixado na extremidade da antena para orientar a vela e fazendo retorno no convés ou então, para a vela grande na antena servindo de cábrea a ré para içar o leme, e, enfim, de um cabo na parte de baixo da antena, contornando o mastro com vista a manter a vela a uma certa distância dele. Estas velas são espertadas numa retranca de bambu, o ponto de amura fixado no mastro, o outro extremo guarnecido com uma escota dupla. A pequena vela de ré iça, tanto num bordo como no outro num mastro móvel que se levanta a sotavento, a fim de não prejudicar a manobra da cana do leme. Os grandes juncos têm um guincho, no convés central, entre os dois mastros de vante para içar as velas e manobrar as âncoras. Estas são de madeira, com duas patas, muitas vezes lastradas com um pedra fixada a diamante (figura 6, Estampa 16)

Sob vela, quando o junco tem tendência a procurar inclinações perigosas, dois homens colocam-se rapidamente numa prancha colocada a barlavento, a fim de manter o equilíbrio, ou pelo menos diminuir a inclinação. De cada vez que se vira de bordo, a equipa recolhe rapidamente a bordo, empurra a prancha para o bordo oposto e corre para ela. Esta prancha que serve de balanceiro é de uso constante nos juncos da Indochina. Os chineses não a usam fora das regiões costeiras críticas vizinhas do Tonquim. Ver na Estampa 14 esta prancha aguentada por talha dupla, a ré do mastro grande. O betume usado para impermeabilizar as carenas entrançadas e as esteiras do convés e dos abrigos, é feito duma resina muito fluida, chamada dau ou dyao, e de cal, aplicadas numa camada muito espessa, enquanto que a borda é passada a óleo de Tong You, o que lhe dá o aspecto duma bela madeira envernizada. A decoração do casco consiste simplesmente no olho simbólico pintado em fundo negro a cada bordo a vante.

A figura 1 da Estampa 16, representa uma parte do porão de ré com o chão colocado em cima da carena

entrançada, sendo os flancos protegidos por um fasquiado de bambu e na cabine do patrão com uma cobertura de esteira. O porão por baixo do soalho comunica com o anterior por uma dupla abertura feita na antepara transversal.

Figura 2. A cozinha é geralmente instalada no centro do barco próximo do mastro grande. Consiste numa caixa de madeira, cheia com terra, enquadrada entre duas anteparas transversais. A um bordo, em b, um pequeno compartimento para onde convergem as águas do porão. Estas águas são retiradas por meio de um bartedouro e deitadas na dala, c, que também serve de latrina.

Figura 3. Borla do mastro enfeitada com um motivo de origem chinesa. Por cima há uma grande vara pintada de diversas cores, desfraldando uma bandeira ou uma grande bandeirola de etamina vermelha.

Figura 4. Bigota servindo para tesar os ovéns. A tensão faz-se por meio de um cabo que circunda o vau saliente.

Figura 5. Bartedouro em bambu entrançado para esvaziar o porão.

Figura 6. Âncora de madeira de tipo chinês lastrada com uma pedra na junção das patas.

Figura 7. Leme içado fora de água na posição que ocupa usualmente quando o barco está fundeado. Este leme não tem ferragens, a madre é introduzida num esvaziamento circular praticado na peça de madeira fazendo de cadaste, com um entalhe para que a porta se mova livremente, h), parte inferior do cadaste que protege a carena entrançada.

O aparelho de elevação consiste numa forte vara a, b, assentando na saliência de um vau e fixada no outro extremo na falca da embarcação. É furada na parte superior para deixar passar o estropo, c, em que se actua por meio de um guincho para suspender o leme. Um segundo orifício em d, serve de guia ao cabo fixo no extremo da grande antena para orientação da vela. g, reunião de duas varas fixas a ré, servindo de estribo para acesso ao leme.

DOH-BARCO DE PASSAGEM DO RIO DE HUE

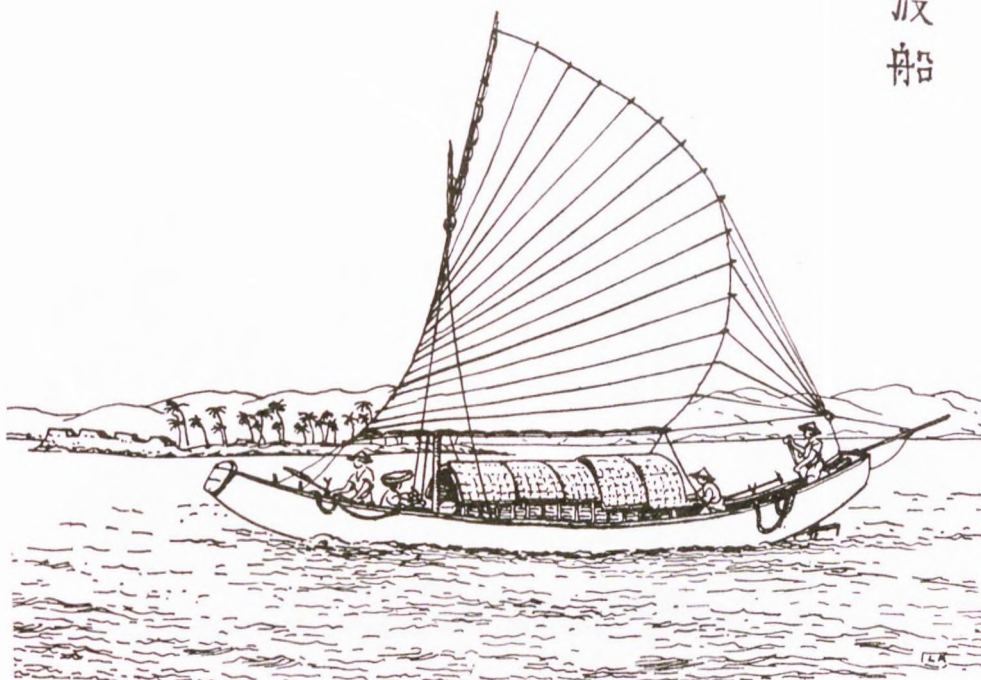
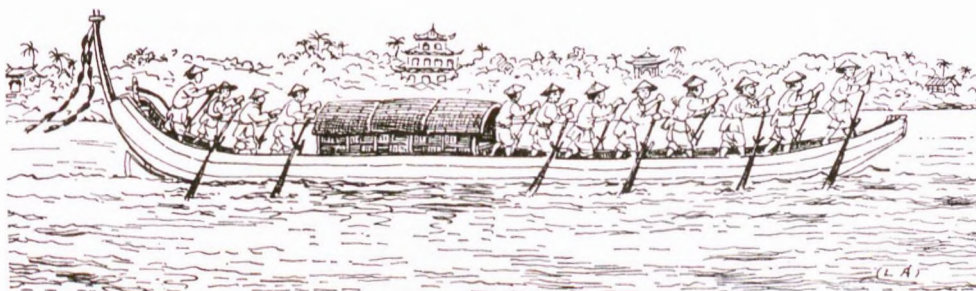
Vêem-se no rio de Hue várias espécies de barcos de passagem que recebem, conforme as respectivas dimensões ou o seu serviço, os nomes específicos de Nau Pé, Tra Hong, Trai e Doh. Há uma categoria menos vulgar, chamada Doh Di, uma espécie de "barco de flores". Construído especialmente para os passeantes ou para as pessoas que querem fazer festas requintadas no rio. Estes barcos têm uma grande câmara ornamentada com um certo luxo.

O barco de passagem mais em voga é representado pela Estampa 17. A forma do casco deriva, como a da maior parte das sampanas da Indochina, da piroga escavada num tronco de árvore cujo uso é geral em todos os cursos de água destas regiões. As duas extremidades levantam e são bem lançadas; a parte de vante é fechada por um pequeno painel inclinado em forma de " U "; a de ré tem um leme com porta compensada, cuja madre passa através do casco.

Encontraremos de novo este dispositivo, de inspiração ocidental, em muitas embarcações indochinesas. A vela, de que estas sampanas estão geralmente equipadas, é aparelhada num mastro móvel instalado a vante da comprida palhota que serve de abrigo à família e aos passageiros. O seu corte lembra o da vela do Manh (Estampa 3), salvo por ser reforçada por simples fasquias transversais de bambu juntando as tralhas do gurutil.

A Estampa 18 representa um Doh de grande comprido, tripulado por uns doze remadores. O casco não difere muito do anterior, a não ser pelo painel da popa que se prolonga por uma peça de madeira vertical tendo no tope duas bandeirolas formadas de várias borlas de seda vermelha. Estas embarcações servem habitualmente para o transporte dos mandarins ou acompanham-nos nas suas deslocações.

No fim do século XVII os mandarins dispunham, para as suas deslocações e visitas oficiais, de grandes embarcações ricamente decoradas e conduzidas por numerosos remadores (Estampa 19). Eis a descrição de um

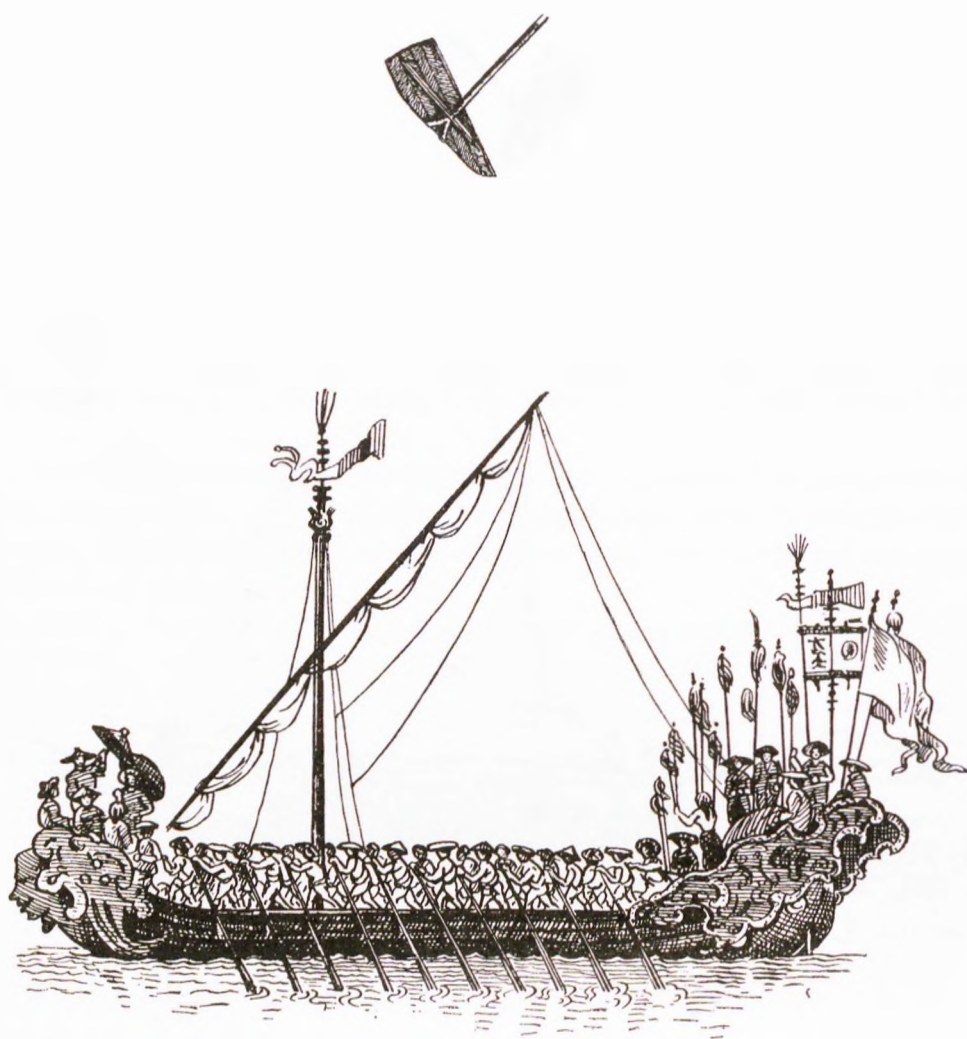
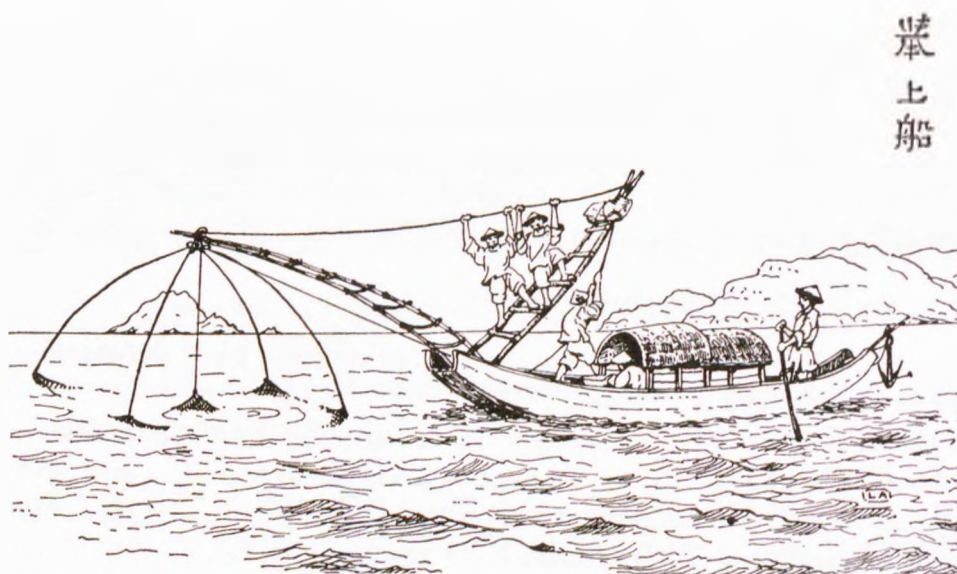
* *Voyage dans l'intérieur de la Chine et en Tartarie, por Lord Macartney, 1792 à 1794 - Paris, F. Buisson, An 7 de la République -Vol. II, pg. 140.*

Estampa 17   Doh - Barco de passagem do rio de Hue

Estampa 18   Doh - Grande barco de passagem do rio de Hue

destes barcos, ao serviço de um mandarim anamita, aquando da visita que fez a Lord Macartney, Embaixador do Rei de Inglaterra, ao Imperador da China em 1793*.

"Um Cochinchinês de alto grau em dignidade não tardou a chegar a Turon (Tourane) para apresentar cumprimentos do seu Senhor ao Embaixador. Vinha numa galera com convés, de construção leve, alongada e própria a navegar com rapidez. Os remadores, que eram em grande número, estavam de pé, impelindo os remos para ré, e repetiam frequentemente este movimento. A câmara principal estava no meio do convés, pintada de forma muito agradável e envolvida por lanças e diferentes atributos da autoridade. Nas duas extremidades da galera, havia várias bandeiras de cores diversas".

"A canoa do Governador* era construída como as outras, mas era maior, tinha uma espécie de tigre esculpido e dourado, e a popa era ornamentada com esculturas e vários desenhos pintados com cores muito agradáveis. As principais personagens que andam nestas canoas sentam-se sempre à proa o que, consequentemente, é contrário à maneira da Europa, onde se sentam à popa".

A Estampa 19 é a reprodução da gravura "Canoa Cochinchinesa", aparecida no 2º Volume das Viagens de Lord Macartney, página 140.

* *Voyage dans l'intérieur de la Chine et en Tartarie- por Lord Macartney. Vol II. pg. 154.*

Estampa 19 Canoa Cochinchinesa (Lord Macartney)

Estampa 20 Gai Reuh - Pescadores com camaroeiro, rio de Hue

GAI REUH - PESCA COM CAMAROEIRO

Os pescadores da baía de Qui Nhone e do rio de Hué, usam para a pesca com camaroeiro uma embarcação chamada Gai Reuh ou Gai Rau (Estampa 20), que apresenta um dispositivo muito original para a manobra da rede. O processo de pesca é idêntico ao dos pescadores ocidentais. Consiste numa rede quadrada sustida por duas varas flexíveis cruzadas e ligadas no ponto de junção a uma longa vara assentando no chão. O movimento de báscula dado a esta vara por meio duma corda fixa ao seu topo permite baixar ou levantar a rede, só com um homem. As grandes dimensões do camaroeiro anamita exigem um esforço mais considerável, que se obtém da

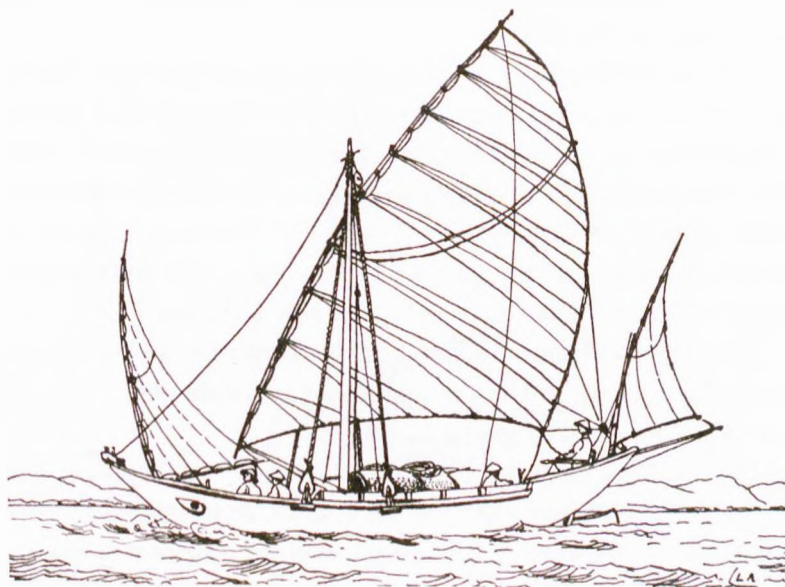
maneira seguinte: a vara de manobra é substituída por duas cábreas reguláveis fixadas pelos pés a um eixo que assenta na borda a vante da embarcação.

Os extremos destas duas cábreas são ligados por um cabo de um comprido tal que o ângulo formado por este conjunto seja de cerca de 120º. A cábrea interior aguenta a rede montada nos dois bambus cruzados, a outra, dirigida segundo o eixo da embarcação, tem no topo uma grande pedra fazendo contrapeso ao camaroeiro. O aparelho assim equilibrado, é posto em movimento por dois homens que se deslocam nos degraus da cábrea interior. A rede sai da água e só falta apanhar o peixe por meio duma pequena rede, semelhante ao que chamamos camaroeiro. Os movimentos de subida e descida fazem-se assim com rapidez e sem fadiga do pessoal.

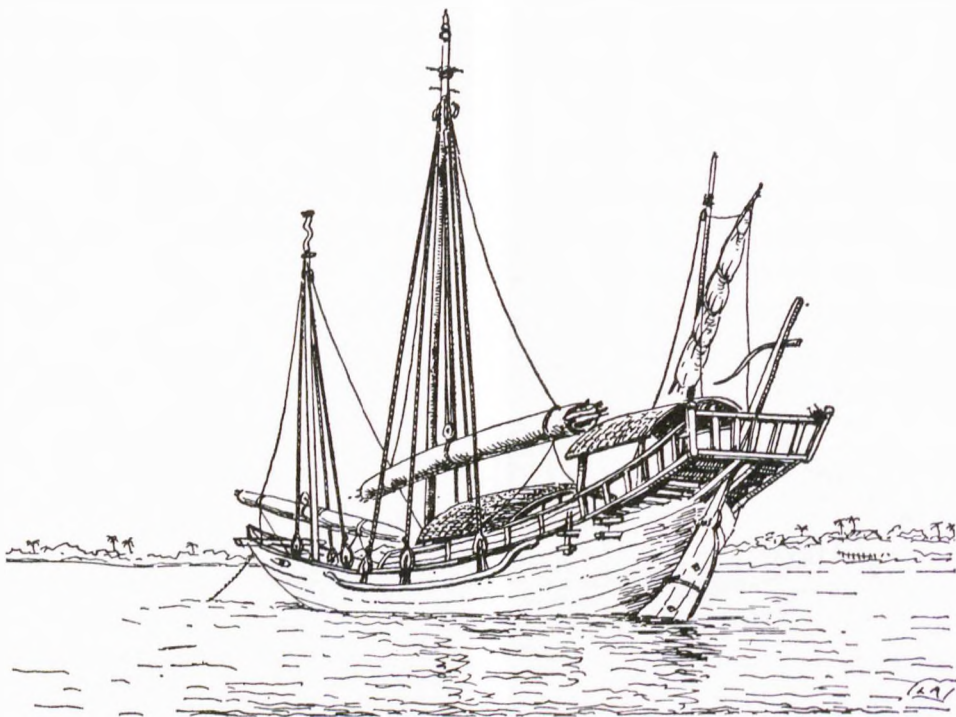
JUNCO DE FAI FO

O porto de Fai Fo, que fica a pouca distância da baía de Tourane e comunica com esta por um curso de água navegável, foi durante muito tempo frequentado pelos barcos de cabotagem do Guangdong, o que lhe valeu ser considerado pelos indígenas como um porto chinês. Por isso não é surpreendente encontrar nos seus barcos as características da construção chinesa e a do tipo híbrido usado no Golfo do Tonquim. A Estampa 21, mostra um barco de pesca, cuja vela lembra, pelas múltiplas varas divergentes, a do junco com balanceiro descrito mais atrás (Estampa 26, Costas do Sul). Da mesma forma, o leme com porta quadrada cuja madre atravessa o casco, é essencialmente do tipo cantonês. A mastreação consiste num grande mastro ao centro, com vela de baioneta numa comprida antena que se amura a grande distância a vante do pé do mastro. A tralha do gurutil é arredondada no topo, como as das velas do Guangdong e tem, no conjunto, um belo perfil oval.

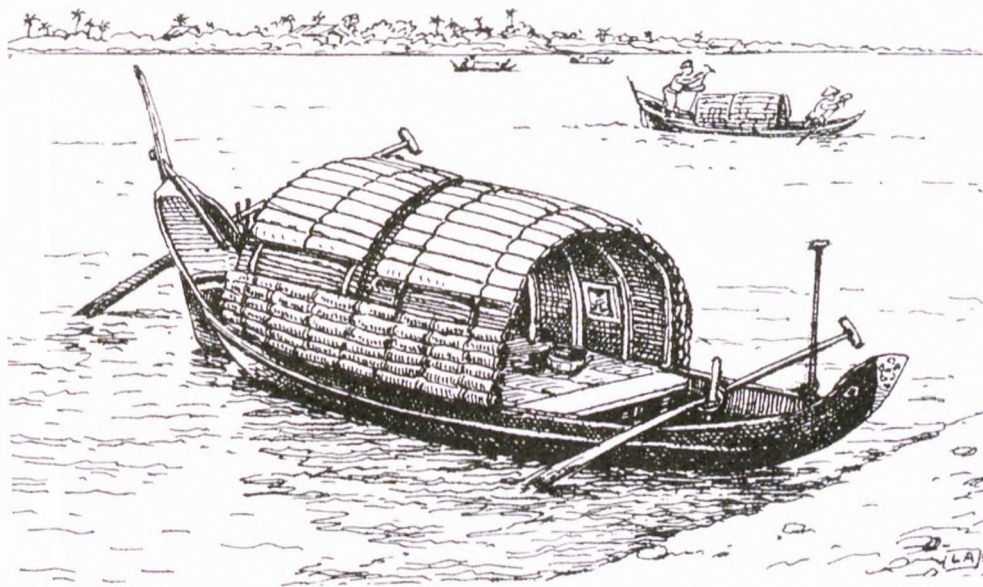
A vante, pequena vela triangular envergada numa antena de bambu, fazendo as vezes de mastro. A vela de ré, igualmente de fracas dimensões, é do tipo de pendão; é envergada numa retranca saída para o exterior.

O casco é pintado de preto, sem outro ornamento que não o olho simbólico a vante.

Estampa 21 Barco de pesca de Fai Fo

pertença ao género Manh descrito mais acima, o qual pelo seu leme com grande madre, as suas mesas de enxárcia e os acessórios do casco, pode ser incluído no tipo Gai Bao (Estampa 4). O casco é untado com óleo de Tong You, com excepção dos dois triângulos pintados de preto nas extremidades de vante e de ré das mesas de enxárcia e da borda que são pintadas de vermelho. As âncoras são de ferro e de modelo ocidental com o cepo junto do arganéu.

O junco de mar de grandes dimensões (Estampa 27) é de um modelo pouco comum nas costas da Indochina. Pelo menos, assim parece. No seu conjunto, o casco apresenta as características da construção anamita, salvo na parte de ré que é de tipo essencialmente chinês. A borda levanta-se em "cu de galinha", com galeria avançada, lembrando pela sua grande saliência a dos juncos chineses da ilha Song Ming na foz do Yangzi Jiang. O leme tem uma comprida madre que passa através da plataforma perfurada da galeria e ainda a ultrapassa a uma grande altura. A proa é bem lançada e tem a cada bordo um suporte para a âncora formado por uma viga de madeira transversal. A mastreação compõe-se de três mastros, o de ré móvel podendo adaptar-se a um bordo ou a outro, numa implantação exterior. No fundeadouro as velas são metidas num estojo de esteiras impermeabilizadas, como é prática nos grandes juncos do Baixo Yangzi Jiang. Falta-lhe o cata-vento, cujo uso é extremamente raro nas costas da Indochina, mas na extremidade do mastro de vante há um ornamento formado por uma varinha vertical em forma de S, imitação da que se vê nos juncos chineses e no Gai Nane de Qui Nhone (ver Estampa 16, figura 3). Os diversos compromissos feitos no arranjo destes juncos, mostram a inspiração estrangeira trazida provavelmente por construtores chineses.

Estampa 27 Saigão - Junco de mar

SAIGÃO - SAMPANA PARA PASSAGEIROS

Há um tipo de sampana para passageiros muito comum no rio de Saigão e nos arroios do delta (Estampa 28). Assim como a do Tonquim, deriva, como a maior parte das embarcações da Indochina, da piroga primitiva em uso nos numerosos cursos de água desta vasta região. É um casco leve, a rasar a água, afilado e levantado nas extremidades, a de vante em forma de colher, decorada com uma cabeça de dragão e nos lados o olho simbólico. A parte de ré, da mesma configuração, é igualmente elevada; tem a bombordo uma pequena falca contorcida onde se fixa o tolete do remo da pessoa que governa, as mais das vezes o marido, enquanto a mulher fica a vante, um e outro de pé manobrando cada um muito habilmente e num movimento harmonioso e flexível um comprido remo num comprido tolete. O marido manobra, além disso, com o pé, a cana do leme cuja madre é muito alta. A madre, moldada segundo a forma arredondada do cadaste, faz com que o leme fique assim compensado e que a sua manobra se torne, consequentemente, mais fácil.

Estampa 28 Saigão - Sampana para passageiros

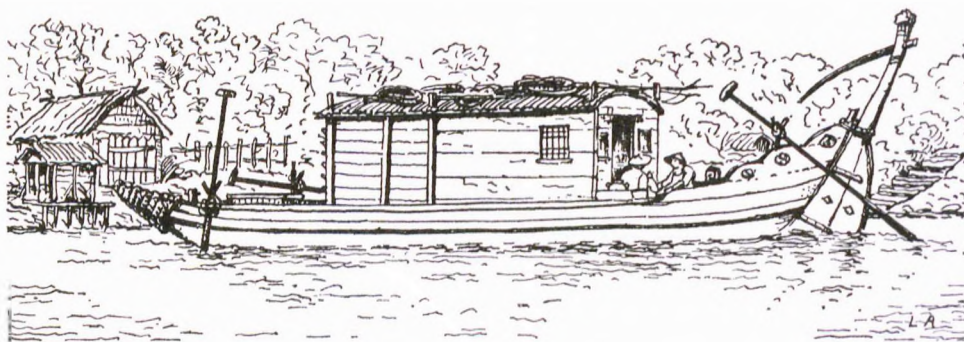
A cobertura do rufo é confeccionada com muito cuidado. É indispensável, com efeito, neste país em que as chuvas são frequentes e abundantes, proteger bem este pequeno domicílio, único ganha-pão do dono da sampana. O tecto é feito de um cume em ripado de bambus entrecruzados, cobertos com um engradado de folhas de palmeira. Um segundo ripado de bambus unidos, fixado segundo o comprido, em cima do outro, completa a cobertura que é totalmente estanque. Os flancos da palhota são protegidos por um acolchoamento de bambus.

Independentemente das sampanas de passagem, há no arroio de Cholen uma grande variedade de embarcações usadas nas diferentes modalidades que as necessidades da população exigem. Como no rio de Cantão, há cozinhas e restaurantes ambulantes, barbeiros, endireitas, leitores da fortuna, cujas chamadas ensurdecedoras se juntam com os clamores dos barqueiros chineses e anamitas. A maior parte destas sampanas-estabelecimento são pequenas, conduzidas por um só homem, o qual com prodígios de equilíbrio, consegue esgueirar-se nos mil meandros da cidade flutuante para vender os seus produtos.

Outras embarcações de um modelo maior que as sampanas de passagem (Estampas 29, 30), são arranjadas com um certo conforto para viagens de longa duração. Têm um grande rufo cujo interior está dividido em três

Os grandes juncos não são aparelhados para se aventurarem ao largo das costas; os que navegam no delta instalam a vante do rufo um mastro aparelhado para receber uma vela. Têm uma âncora de ferro suspensa a vante da plataforma. O casco é pintado de preto, sobriamente ornamentado a vante com o olho tradicional esculpido num losango pintado de vermelho, a ré, e de cada lado do leme, o símbolo chinês do Yin Yang, chamado Am Duong pelos anamitas. Este símbolo é igualmente pintado nos dois painéis da fachada de vante do rufo, que tem no lintel da porta uma inscrição dourada em fundo vermelho enquadrado nos seus dois lados pela bandeira da companhia (Estampa 32).

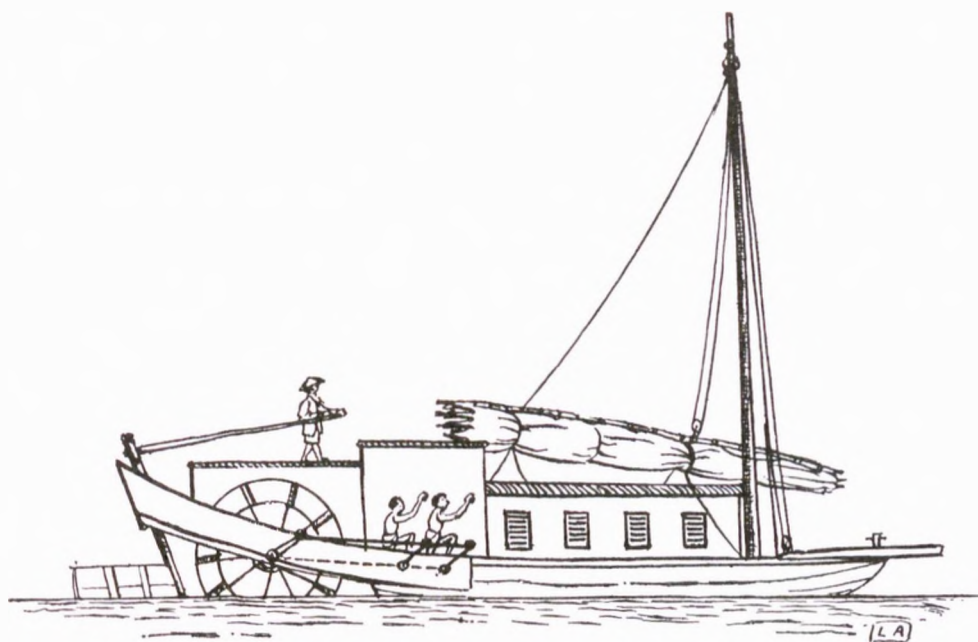
Entre os juncos de carga há em Saigão um, pouco vulgar, que possui bem as características da construção chinesa. Distingue-se principalmente pela forma da popa e do leme (Estampa 33). Esta popa consiste num largo painel quadrado e plano, ligeiramente inclinado, tendo a meio o leme com porta ordinária, cuja madre fica encastrada em cavidades abertas em duas fortes peças de madeira transversais: a de baixo, fixa num painel um pouco acima da linha de água tem uma larga abertura para permitir o livre movimento da porta, a do alto liga as duas extremidades da borda. É sobre esta peça que assenta o peso do leme por intermédio duma espessa cavilha de madeira atravessando a madre. Um cabo amarrado na porta e virado por um guincho permite levantar o leme e fazê-lo assentar a sua patilha na travessa inferior. Este junco apresenta a mesma arrumação de convés que o anterior, excepto o rufo que se estende sobre muito menor comprido, conservando a mesma forma de cobertura, a mesma altura necessária para o uso do homem do leme. As formas de vante são afiladas e protegidas por uma plataforma transbordante.

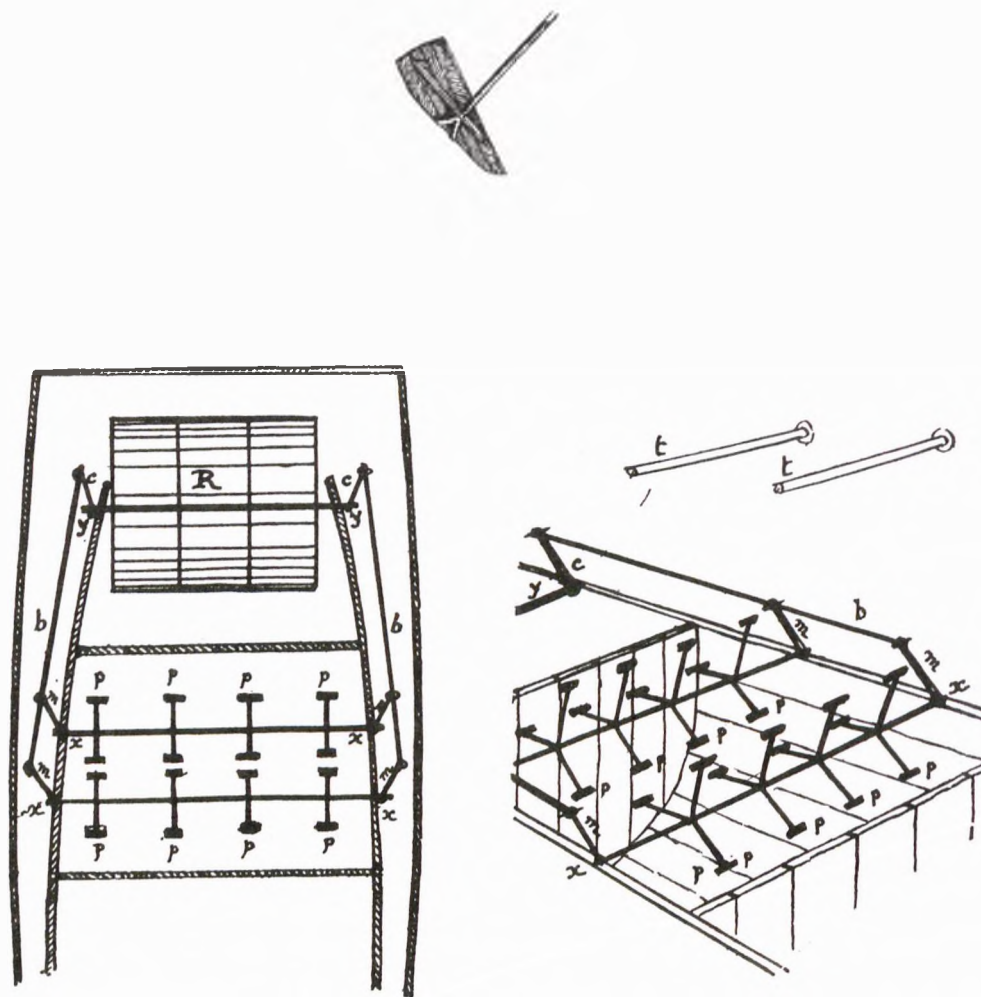
A Estampa 34 representa uma outra barca de carga de tonelagem média, com um comprido duma quinzena de metros, equipada, como o grande junco de carga do arroio de Cholen, com um rufo de pranchas coberto com um ripado de bambu, ao qual se tem acesso por degraus fixos à antepara de vante. O casco lembra o da sampana de Saigão, rasa com a água, a parte de vante elevada estreita e saída, a parte de ré mais elevada e provida com um leme com ferragens, com uma comprida madre, cuja cana é manobrada do convés a ré. O homem do leme tem à sua disposição um grande remo que se apoia num tolete fixo por cima duma falca de perfil ondulado que se levanta a ré. A parte posterior do rufo é ocupada pelo patrão e pela família, a de vante que protege um dos painéis do porão das mercadorias é feita com paredes desmontáveis. O casco é cuidadosamente construído, pintado de preto e decorado na falca da ré, com três círculos e o Yin Yang. A roda de proa apresenta a particularidade de ter uma defensa de cabo, destinada a protegê-la dos choques das atracações. A amarração ao longo das margens faz-se com uma vara ou um remo enterrado no fundo.

Estampa 34   Saigão - Junco de carga

BARCO DE RODA

Podia-se ver no princípio deste século, ao longo dos cais do rio de Saigão, um estranho barco indígena que não deixava de chamar a atenção e também os risos dos passeantes, pelo engenho primitivo usado para a sua propulsão.

Era um navio com uma roda a ré (Estampa 35), movido pela força humana, à maneira do Luen Tch'ouan de Cantão, descrito mais atrás. Este barco, tipo único nas águas indo-chinesas, fazia em 1905, data em que obtive estas informações, um serviço quotidiano entre Saigão e Thu Dan Mot, numa distância de cerca de 50 quilómetros. O casco, com 18 metros de comprido, era raso com a água, tendo ao centro um grande rufo para os passageiros, a vante um mastro com vela e convés de manobra. Para ré, um pequeno rufo pouco elevado fechando a maquinaria pelos cules-motores, depois uma plataforma um pouco mais baixa onde fica o homem do leme e por baixo da qual se move a roda motora de pás. Por fim o leme com uma grande porta ordinária, suspenso pela madre, do painel da popa.

A Estampa 36 representa o esquema do dispositivo de propulsão concebido pelo mesmo princípio do Lun Chuan, e, verosimilmente, de inspiração cantonesa.

Estampa 35 Saigão - Barco de roda

Aqui, o número de cules-motores é só de oito, em vez dos doze a vinte do barco de Cantão. Os cules actuam sobre oito pedais (pp) dispostos, em dois eixos paralelos (xx). A transmissão do movimento dos pedais faz-se dos dois lados do barco por intermédio de manivelas (mm) que actuam sobre uma comprida biela (bb), a qual faz mover por seu turno uma outra manivela (yy) da roda de pás (r). Duas barras transversais (tt), fixas por cima dos pedais servem de apoio aos cules durante as suas longas e rudes travessias. Concebe-se que uma máquina tão rudimentar esteja longe de funcionar com a regularidade e a precisão de um motor a vapor. Assim, para evitar, tanto quanto possível, os caprichos inerentes a esta mecânica primitiva, estão colocados homens em permanência junto de cada uma das manivelas para vigiar o seu funcionamento e verificar a passagem dos pontos mortos por um movimento apropriado. As bielas movem-se no exterior do tabuado do casco, mas ficam abrigadas pelas falcas ligadas ao painel da popa.

Estampa 36 Plano esquemático da maquinaria de um barco de roda

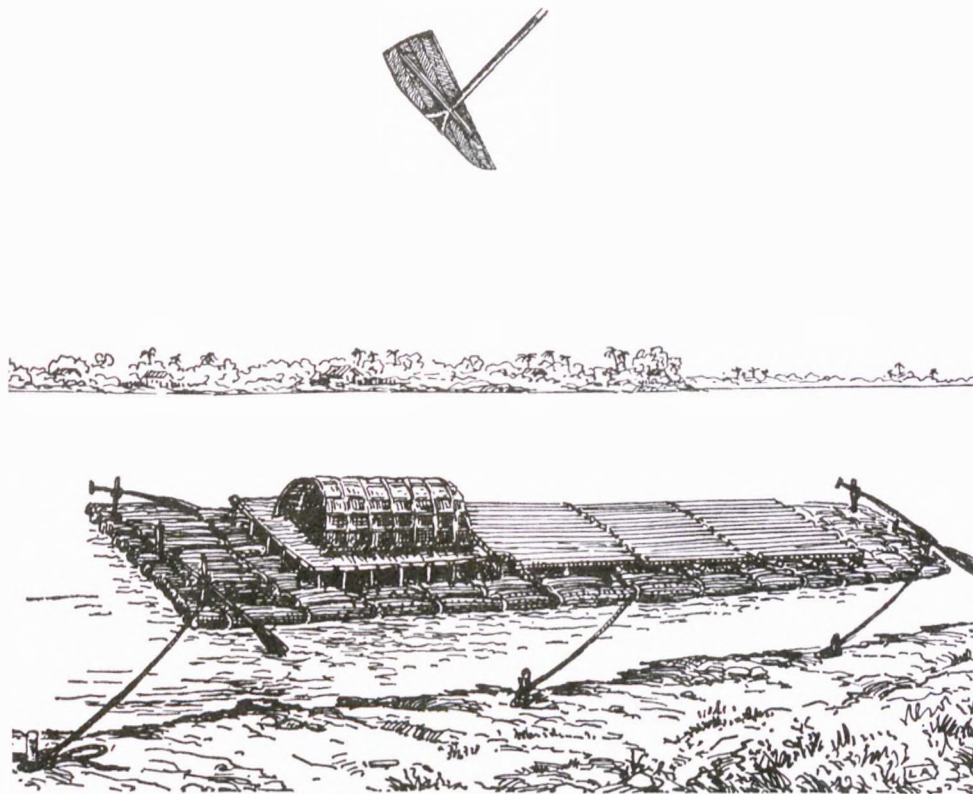
JANGADAS

As jangadas que descem o rio de Saigão são usadas a maior parte das vezes para o transporte de toros de madeira, de pranchões esquadriados de jacarandá, de pau ferro e de ébano, de uso corrente na marcenaria indochinesa. Estas madeiras não flutuam em virtude da sua grande densidade pelo que são dispostas numa plataforma de bambus de seis a oito metros de largura e trinta a quarenta metros de comprido (Estampa 37). Os toros e as pranchas assentam em antenas colocadas a distâncias regulares e no sentido da largura da jangada e suficientemente elevados para evitar o contacto com a água. Estas diversas peças são ligadas umas às outras por lianas e bambus entrançados. A tripulação é composta por uma dezena de homens que têm por abrigo uma palhota construída numa plataforma a vante, sobre elevada de um metro acima do chão da jangada. A aparelhagem é do mais sumário que há, dois ou três remos de grande pá a cada um dos extremos e alguns pedaços de cabos para amarração. Não há cabrestante, nem espias de alagem para manobrar estas jangadas, cuja existência efémera consiste numa única viagem de descida ao sabor da corrente.

Chegados ao destino os toros de madeira e os pranchões são desembarcados e a jangada desmontada para serem vendidos os bambus que a compunham. Este meio de transporte não pode de forma nenhuma ser utilizado para a subida, por falta de caminho de alagem neste vasto delta cortado por rios e por canais de margens tornados a maior parte das vezes inacessíveis pela natureza e abundância da vegetação.

Estas jangadas descem com a corrente, utilizando compridos remos de seis a oito metros que são manobrados à maneira de remos de gingar, ora para a propulsão, ora para a manobra.

No rio de Saigão e no delta do Mekong pode ver-se uma grande variedade destes meios de transporte.

As mais pequenas, formadas com quatro a cinco bambus conduzidas só por um homem, mais primitivas ainda que a piroga escavada num tronco de árvore, as maiores, reservadas ao transporte de madeiras pesadas podem atingir uma centena de metros de comprido e são equipadas da forma já descrita acima. Enfim, a jangada de dimensão média, muito comum no delta e no Don vai servindo de barca de passagem. Esta jangada é formada por duas grandes pirogas justapostas e suportando uma plataforma de bambu, na qual podem ir os viajantes com o seu veículo e o cavalo, se for caso disso.

Estampa 37 Jangada do rio de Saigão

MÉTODO DA CONSTRUÇÃO ANAMITA

Apesar da nossa documentação sobre os barcos de mar da Indochina ser bastante sumária, procuraremos no entanto tirar dela alguns ensinamentos interessantes, do ponto de vista dos métodos de construção anamita quando comparados com os dos chineses.

Para facilitar estes comentários, tomaremos como base a comparação em cada um dos países, dos dois tipos de barco mais comuns, o Gai Bao anamita e por outro lado o Sha Chuan chinês, que possuem, um e outro, as características da construção indígena isenta de qualquer contribuição estrangeira.

FORMAS DE CARENA: A carena dos navios de mar indochineses, como a dos juncos chineses, tem a maior boca a ré, imitando assim a forma dos palmípedes, cujo corpo é mais largo na parte posterior. A forma é arredondada com extremidades aguçadas, muito esguias e saídas, enquanto que o junco é de fundo chato, com as extremidades fechadas por um painel.

Não há quilha aparente no exterior, mas um tabuado mais espesso no centro, formando nos extremos roda de proa e cadaste.

OSSADA: O interior do casco compreende várias anteparas estanques e várias balizas cujas diferentes partes se não juntam. As pranchas são unidas a topo por cavilhas e também ligadas às balizas com cavilhas de madeira.

Não há grampos de ferro a assegurar a ligação e a combater o esforço de arrancamento nem cintas a fazer cintura à volta do costado, com o propósito de reagir contra a deformação longitudinal. Não há vaus transversais cavilhados nas anteparas, a maior parte sai para o exterior do casco.

LEME: O leme do Gai Bao é o exemplo mais perfeito do tipo indígena sem nenhuma relação com o leme chinês. A comprida madre inclinada é arredondada seguindo a curva do cadaste. A porta é estreita com ferragens do modelo ocidental. Pode ser içado e tirado dos gonzos por meio de um guincho e colocado no convés a ré. A Estampa 38 mostra diversas formas e montagens do leme nos barcos indochineses, que acabámos de descrever.

APARELHO: Mastros verticais ou ligeiramente inclinados para ré. A parte inferior do mastro é encastrada entre duas falcas que assentam, assim como o pé, mum maciço de madeira fixado no fundo do porão. Este mesmo dispositivo existe na maior parte dos juncos chineses de mar e de rio.

Os ovéns indochineses são feitos de dois ou três feixes de rota torcida de forma rudimentar, fixados ao tope do mastro a uma sapata de laborar que se esperta numa mesa de enxárcia cavilhada na borda.

O chinês não usa ovéns, utiliza para este efeito os cabos volantes da vela, que esperta a barlavento. Dispõe, além disso, para reforçar o porte do mastro, de um forte arco botante de madeira no plano longitudinal, apoiando-se no convés de um e doutro bordo, na face de vante do mastro.

Além das formas do casco, já tão diferentes uma da outra, é sobretudo pelo velame e pelo aparelho que o barco anamita se distingue do junco chinês.

A vela triangular, dita de baioneta, que usa o Gai Bao e um grande número de barcos de pesca, é uma das características mais evidentes da concepção indochinesa. Esta vela, duma forma única nos mares da China, não oferece, nem no seu corte nem no seu aparelho, nenhum ponto em comum com a do Sha Chuan. A vela anamita é feita de palha de folhas de palmeira, cortadas em lamelas e cosidas. Não é reforçada, como a vela chinesa, por varas de bambu, mas simplesmente por panos transversais ligando as duas tralhas.

O uso da escota múltipla é pouco menos do que ignorado na Indochina; não existe no Gai Bao, tipo de navio que melhor caracteriza a construção local. O anamita não tem o recurso, como o chinês, de reduzir a superfície do velame, pelo simples artifício de arriar a verga superior. Utiliza, para isso, uma ou duas carregadeiras que ferram a vela na parte mais elevada.

Graças à posição da antena que se esperta ao pé do mastro, a vela pode orientar-se por si própria nas viragens de bordo, sem necessidade de cambar, operação que consiste em arriar um pouco a vela, depois baixar um pouco o extremo da antena para a levar para ré do mastro, ao mesmo tempo que o ponto de amura.

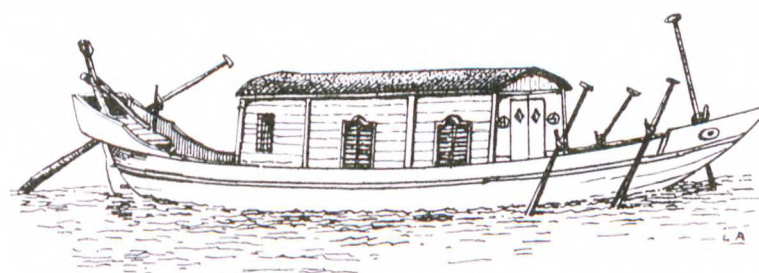
Pararemos aqui os nossos comentários, por falta de elementos de comparação acerca da marinha indochinesa, assunto em que a nossa documentação é bastante sumária, como acabámos de ver. Gostaríamos que este simples bosquejo mostrasse o interesse que há em continuar o estudo destes navios, com vista a determinar a origem dos seus elementos. Não há dúvida que a forma da sua carena, com linhas esguias, não deriva da piroga primitiva que se encontra em muito grande número nos cursos de água da Indochina. Quanto à vela de baioneta, que chama tão justamente a atenção pelo seu corte desusado nos mares da China, várias hipóteses serão sem dúvida apresentadas para explicar a sua presença nestes mares longínquos, pouco propícios aliás ao seu uso.

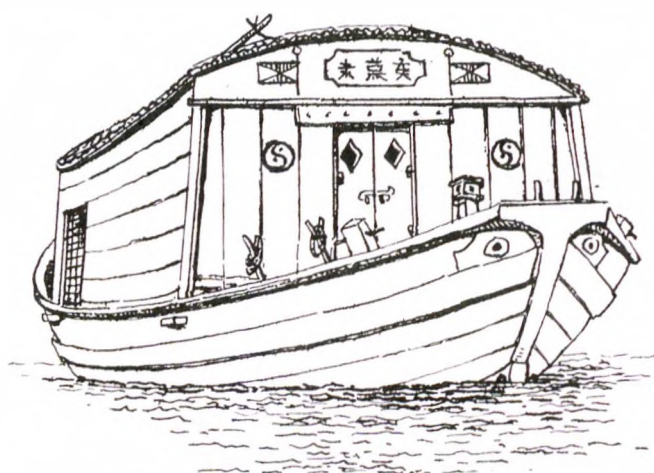
JANGADAS E PIROGAS DO LAOS

Devo à amabilidade do Senhor Picanon, Inspector das Colónias, e de um letrado laociano, Tiao Phet Sarath, que o acompanhava em 1914 numa missão a Luang Prabang, no Alto Laos, interessantes notas com esquiços a apoiá-las, sobre os meios de transporte na bacia do Mekong. Esta documentação parecerá sem dúvida incompleta àqueles que puderam verificar localmente o grande número e a variedade das embarcações usados nesta região da Indochina dificilmente acessível. Mas por modesta que seja esta contribuição para o estudo dos barcos de rio, queremos esperar que servirá de referência àqueles que, mais felizes que nós, poderão consagrar alguns momentos livres à procura de novos documentos sobre esta marinha, tão pouco conhecida, e colaborar assim com a obra empreendida pelo almirante Pâris, no seu "Souvenirs de Marine".

Os meios de transporte utilizados no Alto Laos podem resumir-se aos dois tipos seguintes: as pirogas e as jangadas, únicos engenhos capazes de afrontar os perigosos obstáculos do Mekong, ambos os tipos comportando numerosas variedades, adaptadas às necessidades de transporte e à natureza da navegação.

O Laociano está habituado à piroga desde a nascença; utiliza este meio de transporte em todas as circunstâncias, e quaisquer que sejam as dificuldades do caminho, para ir duma margem à outra, de aldeia em aldeia, fazer trocas de produtos necessários à sua subsistência. A capacidade de transporte da piroga é insignificante. Pelo contrário, a jangada é por excelência o meio mais seguro para transportar grandes pesos e grandes volumes durante o período de águas altas, que têm lugar do mês de Junho ao mês de Novembro.

A estes dois tipos é preciso juntar a jangada-piroga, formada como o nome indica, por uma reunião destes dois géneros de barcos primitivos. As pirogas utilizadas no Mekong são de dois tipos: a piroga, no sentido vulgar da palavra, feita de um tronco de árvore mais ou menos comprido, e a piroga composta por três

Estampa 29 Grande sampana para excursões

Estampa 31 Grande junco de carga de Cholen

Estampa 32 O mesmo junco visto de vante

Estampa 33 Junco de carga navegando num arroio

pranchas justapostas fazendo de flutuador. Estas diversas categorias de meios de transporte serão brevemente descritas nas linhas que se seguem.

JANGADA

A jangada representada pela Estampa 39, é constituída por uma plataforma de bambus, com o comprido de vinte e cinco a trinta metros, a largura de sete a oito, na qual se construiu, por cima de um chão transversal, uma palhota que serve de abrigo à tripulação e à carga. Esta plataforma é reforçada nos dois bordos e a todo o comprido por um feixe de bambus, com vista a protegê-la contra os choques exteriores e a dar maior estabilidade à jangada. As extremidades dos feixes ficam um metro acima da plataforma, com o fim de consolidar as partes de vante e de ré expostas ao embate com os rochedos.

São reunidas por duas barras transversais que servem de apoio aos dois ou três remos colocados nas extremidades de vante e de ré. Estes remos são na realidade pagaias, manobradas como o Sao chinês, com o fim de dar direcção à jangada que desce com a corrente. A pagaia de uso generalizado nas jangadas e nas pirogas é composta por três peças, um punho de dois a três metros de comprido e duas pranchas laterais formando a pá, ligadas ao punho por travessas e ligações em bambu. Ao mesmo tempo que a pagaia que serve para o governo, a tripulação usa compridas varas de bambu terminadas por um gancho duplo de ferro e, enterradas no fundo, para empurrar ou para afastar dos rochedos. A tripulação, composta por oito a doze homens, não usa remos.

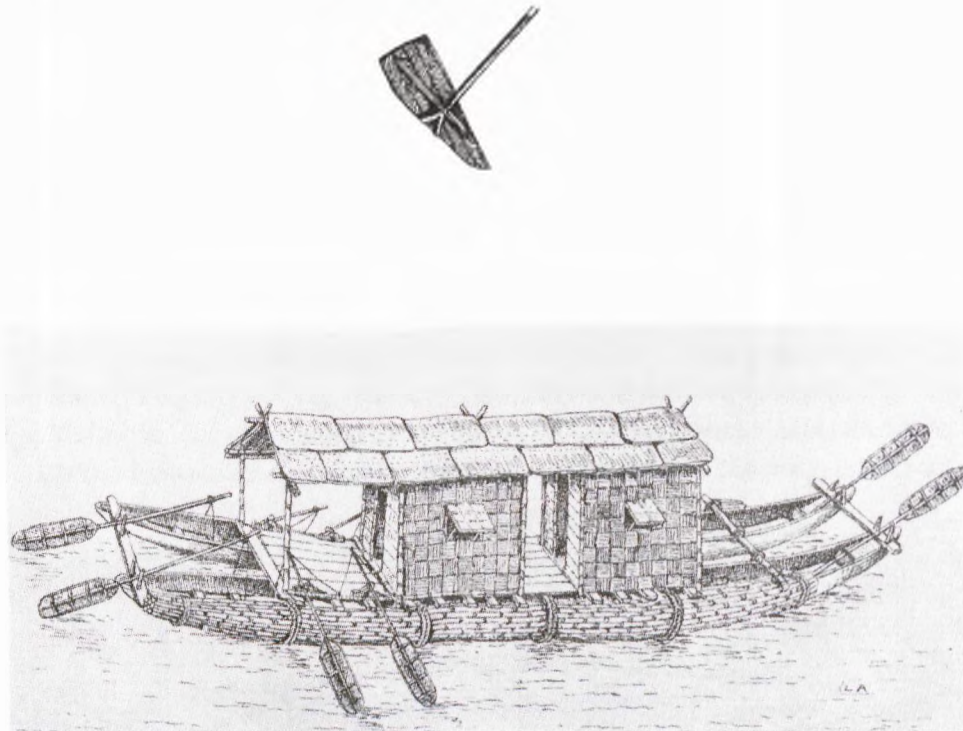
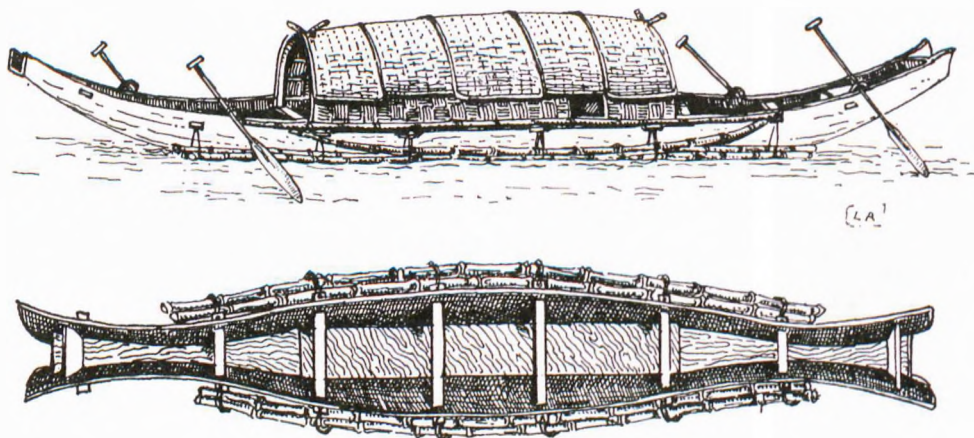
Estas jangadas só fazem a viagem de descida. Chegadas ao destino, são desmontadas e os bambus vendidos no local, em lugares em que a sua raridade garante um lucro relativamente elevado.

O tráfego de Louang Prabang faz-se desta maneira até Vien Tiane e de lá para jusante. Nos cursos de água tributários do Mekong, como o Nam Khane, as jangadas são de mais fracas dimensões, quinze a vinte metros de comprido, por três a quatro metros de largura. A tripulação reduz-se então a cinco e oito homens.

JANGADA-PIROGA

Este tipo de jangada (Estampa 40) difere do anterior pelo facto do flutuador não ser constituído por uma plataforma de bambus, mas por duas pirogas acopladas a um metro de distância uma da outra, reforçadas do lado de fora com dois feixes de bambus destinados a proteger a jangada contra os choques exteriores, a aumentar-lhe a estabilidade e ao mesmo tempo a capacidade de transporte. É sobre este conjunto de pirogas e de feixes de bambu que assenta, por meio de barras transversais, a plataforma em esteira sobre a qual se ergue a palhota servindo de abrigo aos homens e à mercadoria. Estas jangadas têm de 20 a 25 metros de comprido, por cinco a seis de largura. A sua resistência ao andamento é reduzida, e a sua velocidade aumentada pelo uso destas pirogas de formas esguias. Graças à leveza duma espécie de bambu chamada Nai Hie, de que são precisas cerca de 3.000 peças, mais ou menos, para formar a jangada, a capacidade de transporte pode ser elevada a oito e dez toneladas. Os laocianos consideram este tipo de jangada como sendo muito mais rápido e mais prático do que o anterior. A tripulação compõe-se duma dezena de homens, de que quatro manobram as pagaias para o governo e outros quatro, ou seis, ficam aos bordos para acelerar o andamento nas zonas de calma. Da mesma forma que o tipo anterior, este só faz uma viagem de descida. Chegada ao destino a jangada é desmontada, os bambus vendidos e as pirogas libertas dos seus entraves são utilizadas pela tripulação para subir o rio. Não há dúvida que este processo de transporte é efectivamente mais rápido, a capacidade de transporte maior, e que a volta das duas pirogas, com carga, significa um aumento de lucro.

PIROGA DE VIEN TIANE

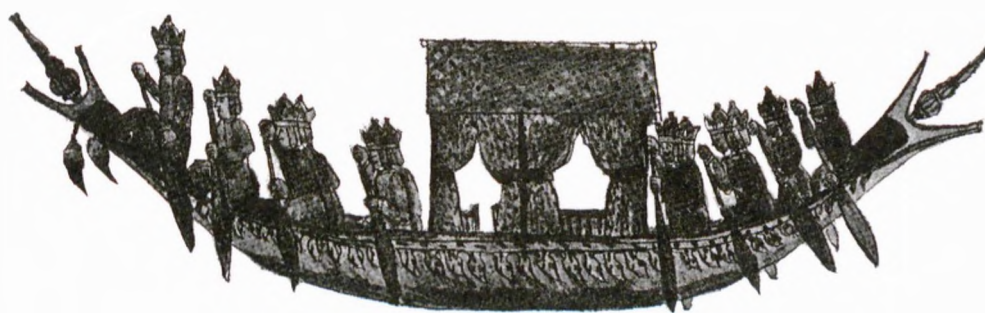
Na região do Alto Laos, o curso do Mekong é cortado por numerosos rápidos e cheio de rochas que tornam a navegação difícil e muitas vezes perigosa. As únicas embarcações capazes de afrontar estes obstáculos são as pirogas estreitas com paredes muito espessas, escavadas num tronco de árvore (Estampa 41). O comprido

Estampa 40 Alto Mekong - Junco de bambu sobre pirogas

Estampa 42 Laos - Piroga de Louang Prabang

PIROGA DE CORRIDA

Esta comprida piroga é escavada num tronco de árvore único. É usada pelos Laocianos na altura das corridas que são muito frequentes entre os habitantes do alto Mekong.

Assim como no " Long Chuan," barco-dragão dos chineses com o qual tem alguma analogia (Ver Tomo III, Estampa 73) os homens, que são cerca duma trintena, sentam-se de cara para a proa, segurando nas duas mãos uma pagaia que manobram sempre do mesmo bordo, uns a estibordo, outros a bombordo, enquanto que no centro um grupo de músicos tange gongos para estimular a acção dos remadores. Sob formas diversas, este tipo de barco está bastante divulgado na Índia, na Birmânia, assim como nas ilhas do Pacífico, seja como navio de combate, armado de lanças e de flechas, seja como barco de recreio ou iate de cerimónias.

PIROGA DE CERIMÓNIA

Esta gravura a cores foi executada em 1910 por um laociano de Louang Prabang, o mesmo ao qual ficámos a dever o esquiço das jangadas e pirogas do Alto Laos, descritas mais acima (Estampa 43). Nenhuma explicação foi dada pelo autor acerca da origem deste desenho, da época em que esta piroga de cerimónia estava em uso no Alto Mekong, ou nos seus afluentes, tripulada por esta equipa de remadores, com trajos rutilantes e cobertos com estranhos capacetes, à moda Carolíngia. É preciso ver neste desenho não o fruto da sua imaginação, mas antes a cópia ou uma interpretação duma estampa colorida que tenha consultado no seu país natal.

Estampa 43 Alto Laos - Louang Prabang - Piroga de cerimónia

CONCLUSÃO

Eis-nos chegados ao fim do nosso estudo sobre os navios da Indochina e sobre os do mais antigo e do mais vasto império do mundo, a China. Os elementos descritivos, assim como os esquiços, foram recolhidos no decurso de muitas viagens efectuadas entre 1885 e 1910, ao longo das costas dos mares da China e nos seus múltiplos contornos, desde a Manchúria até às fronteiras do Tonquim e para além até à Indochina, Bornéu e Estreito de Malaca. Resultaram também das viagens ao interior das terras, através dos lagos e dos cursos de água, subindo o vale do Yangzi Jiang e o da maior parte dos seus principais afluentes quase até aos confins do Tibete e aos pontos extremos da navegação. Este trabalho é forçosamente incompleto e a tarefa que falta realizar é ainda muito vasta se se considerar a imensidade destas frotas de comércio e o grande número de tipos que podem ter escapado às nossas investigações. Numerosos estudos, de várias épocas, precederam, é verdade, este que apresentamos hoje, nomeadamente em países estrangeiros. Foram acolhidos com favor pelos leitores, em especial pelos marinheiros que encontraram nestes assuntos, a maior parte das vezes inéditos, um interesse que nem sempre suspeitavam. É certo que uma das marcas mais distintivas entre as nações do Ocidente e a China em particular, é esta marinha tão pouco conhecida e tão facilmente caluniada, porque tantas das suas concepções estão longe das nossas, por vezes mesmo diametralmente opostas. Estas divergências parecem tanto menos explicáveis, quanto os marinheiros de todos os países têm os mesmos instintos, os mesmos objectivos e a mesma compreensão das dificuldades a vencer. São estes os elementos essenciais que os guiam nas suas realizações e esta identidade de vistas é tão afim entre eles que se pode dizer sem qualquer reserva que os marinheiros de todas as nações, excepto os da China, falam a mesma língua. É assim, que um marinheiro ocidental embarcado num navio duma nação diferente da sua, se adaptará imediatamente, sem a menor hesitação, às manobras mais imprevistas, enquanto que transportado num junco chinês, esse mesmo marinheiro ficará desorientado, incapaz de utilisar os aparelhos que nunca lhe foram familiares. Mal será capaz de distinguir a popa da proa do seu novo barco. Partindo desta falta de compreensão profissional será preciso evitar, como tantos outros fizeram, antes mesmo de terem aflorado o assunto, a condenação de processos de construção e de navegação que fizeram a nomeada duma nação tão antiga como a Humanidade. Seria conhecer muito mal o marinheiro chinês, atribuir uma tal inferioridade numa profissão em que atingiu um domínio incontestado e que há numerosos séculos assegura o arroz quotidiano a centenas de milhares de habitantes. Ficaríamos felizes de ter revelado sobre esta marinha, na véspera do seu desaparecimento, alguns dados precisos capazes de dissipar este preconceito e ajudar a prestar mais justiça aos seus marinheiros e aos seus construtores, que realizaram na sua profissão concepções originais, essencialmente práticas, dignas de tomar lugar na primeira fila dos estudos sobre Arqueologia Marítima.

JUNCOS CHINESES

de Louis Audemard

Com o patrocínio do BANCO TOTTA & AÇORES